Въ Библіотеку Морского Министерства

отъ Ю. Шокальскаго

МОРСКОЙ

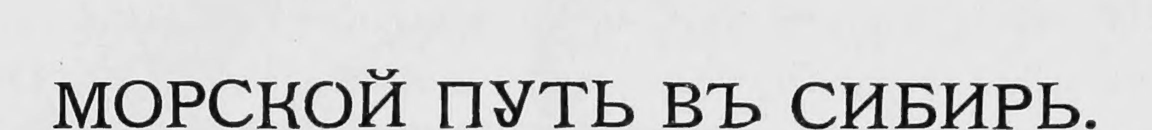
ПУТЬ ВЪ СИБИРЬ.

Ю. Шокальскій.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1893.

Изъ «Морскаго Сборника», 1893 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ.



МОРСКОЙ ПУТЬ ВЪ СИБИРЬ.

Введеніе.—Историческій очеркъ открытія морскаго пути въ Сибирь: древній періодъ, до XVIII столѣтія; второй періодъ—XVIII столѣтіе;—XIX столѣтіе и современный періодъ. — Общій обзоръ современныхъ плаваній въ Сибирь и нѣкоторыя соображенія по этому поводу. — Разборъ условій плаванія въ Сибирь въ настоящее время, сравненіе съ плаваніями въ Гудсоновъ заливъ. — Общія правила для плаванія въ Сибирь и обзоръ необходимыхъ мѣръ для улучшенія условій этихъ плаваній —Заключеніе.

Таблица данныхъ о судахъ, ходившихъ въ Сибирь съ 1874 г. по 1890 г.

Введеніе.

Болѣе двухъ лѣтъ назадъ, 17-го марта 1891 г., былъ изданъ Высочайшій рескриптъ на имя Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича, въ коемъ были преподаны общія основанія по вопросу о сооруженіи желѣзнодорожнаго пути, долженствующаго связать между собою самыя отдаленныя окраины Имперіи, оживить сношенія Европейской Россіи съ обильными дарами природы Сибирскими областями и послужить затѣмъ для дальнѣйшаго развитія и преуспѣянія этихъ, еще въ значительной мѣрѣ дѣвственныхъ, пространствъ.

Важное государственное значеніе сего предпріятія знаменуется уже тѣмъ, что высшее руководство имъ, а также и учрежденнымъ для той же цѣли комитетомъ Сибирской желѣзной дороги было Высочайше возложено на Его Императорское Высочество Наслѣдника Цесаревича.

Въ одномъ изъ первыхъ засѣданій сего комитета, была разсмотрѣна записка Управляющаго Морскимъ Министерствомъ объ изслѣдованіи сѣвернаго, морскаго пути въ Сибирь, въ виду того большаго значенія, которое онъ можетъ имѣть для постройки Сибирской желѣзной дороги, какъ путь удобный для доставки желѣзно-

дорожнаго матеріала. Внѣ всякаго сомнѣнія, что пользованіе имъ не только благотворно отзовется на устроеніи другаго великаго пути, но послужитъ и въ будущемъ для развитія и расширенія дѣятельности сооружаемой желѣзной дороги.

Наконецъ, морской путь въ Сибирь имѣетъ и вполнѣ самостоятельное значеніе для общаго и всесторонняго развитія края; на это ясно указываютъ неоднократныя попытки воспользоваться имъ, какъ со стороны иностранцевъ, такъ и со стороны самихъ русскихъ, несмотря на настоящее полное неустройство его и почти первобытныя условія плаванія.

Въ виду вышеизложеннаго, намъ показалось не безъинтереснымъ познакомить читателей «Морскаго Сборника» съ историческимъ ходомъ и современнымъ состояніемъ этого вопроса, тѣмъ болѣе, что библіографія его довольно разбросана по различнымъ изданіямъ и періодическимъ журналамъ и потому не легко доступна (*).

I. Историческій очеркъ открытія морскаго пути въ Сибирь.

А. Древній періодъ, до XVIII столѣтія.

Трудно сказать, кто изъ русскихъ и когда прошелъ первымъ вдоль сѣверныхъ береговъ Россіи въ Сибирь; быть можетъ эта честь принадлежитъ еще предпріимчивымъ новгородцамъ; во всякомъ случаѣ этотъ путь впервые былъ пройденъ, несомнѣнно, русскими людьми. Къ сожалѣнію, объ ихъ походахъ не осталось почти никакихъ прямыхъ свѣдѣній и только косвеннымъ путемъ, изъ разсказовъ позднѣйшихъ путешественниковъ по этимъ мѣстамъ, западныхъ мореплавателей, можно заключить, что еще въ XVI стол., а вѣроятно даже и ранѣе, уже существовало довольно развитое судоходство между сѣверными окраинами Россіи, Печорою, Новою Землею и даже Обью и Енисеемъ, куда суда русскихъ мореплавателей достигали

(*) Эта библіографія съ краткими указаніями содержанія имѣетъ быть напечатана въ «Извѣстіяхъ Императорскаго Русскаго Географическаго Общества» за 1893 г. *Примѣч. автора.*

отчасти моремъ, кругомъ Ялмала, а отчасти волокомъ черезъ него, когда ихъ цѣлью было достиженіе Оби. Послѣдній путь пролегалъ слѣдующимъ образомъ: изъ Архангельска шли вдоль береговъ до Югорскаго шара, войдя черезъ который въ Карское море, продолжали идти на востокъ, придерживаясь южнаго берега моря, до Карской губы, на восточномъ берегу которой впадаетъ рѣчка Мутная. По этой рѣчкѣ шли пять дней вверхъ, затѣмъ черезъ небольшой волокъ перетаскивали суда въ другую рѣчку, Зеленую, впадающую въ Обскую губу, по которой спускались четыре дня. Плаванія эти совершались на судахъ, называвшихся кочами и вѣроятно не отличавшихся особенными морскими качествами. Эти поѣздки промышленниковъ по сѣверному побережью дошли до свѣдѣнія правительственной власти въ Москвѣ и, для обузданія злоупотребленій, которыя доходили до сбора промышленниками ясака въ свою пользу, было рѣшено основать на сѣверѣ Сибири городъ, откуда можно было бы удобно наблюдать за краемъ, а также раздвинуть предѣлы власти и далѣе на востокъ. Съ этою цѣлью, въ 1600 г., въ Березовѣ были построены суда, на которыхъ князь Шаховской съ отрядомъ въ 100 казаковъ отправился внизъ по Оби; но плохія суда экспедиціи не замедлили потерпѣть аваріи, часть провіанта подмокла, а затѣмъ отрядъ по ошибкѣ попалъ вмѣсто Тазовской губы въ устье другой рѣки, почему пришлось дальнѣйшій путь совершить уже на оленяхъ, взятыхъ у самоѣдовъ. Но вскорѣ по высадкѣ на берегъ, отрядъ подвергся нападенію новой орды самоѣдовъ, которые разграбили обозъ и принудили Шаховскаго съ уцѣлѣвшими 60 казаками бѣжать. Когда свѣдѣнія о неудачѣ экспедиціи дошли до Москвы, то тамъ немедленно рѣшили ее повторить, для чего въ слѣдующемъ же году былъ назначенъ воевода князь Мосальскій съ отрядомъ въ 200 человѣкъ. Добравшись благополучно до р. Таза, Мосальскій выполнилъ данное ему порученіе, основавъ въ царствованіе Бориса Годунова, въ 1601 г., на нижнемъ теченіи Таза, въ 200 верстахъ отъ его устья, городъ Мангазею, который довольно долгое время и служилъ средоточіемъ торговли и управленія краемъ, пока дальнѣйшія завоеванія не присоединили новыхъ областей и пока не осно-

вались новыя населенныя мѣста — Туруханскъ и Енисейскъ, которые, благодаря своему болѣе удобному географическому положенію и большей близости къ вновь занятымъ землямъ, вскорѣ и заставили жителей покинуть Мангазею, къ тому же передъ тѣмъ погорѣвшую (*). Какъ при основаніи, такъ и за время недолгаго существованія города Мангазеи, русскіе познакомились съ Обскою и Тазовскою губами, по которымъ доставлялись изъ Тобольска какъ казенные, такъ и частные грузы, употреблявшіе на переходъ отъ устья Оби до устья Таза 4 дня и столько же на поднятіе Тазомъ до Мангазеи. Однако, несмотря на недолгое существованіе города и его неудобное географическое положеніе, торговать сюда приходили не только русскіе купцы съ береговъ Бѣлаго моря, но даже и иностранцы, повидимому голландцы. Однако отважнымъ мореплавателямъ не долго пришлось пользоваться открытымъ ими морскимъ путемъ въ Сибирь. Присланный въ 1616 г. на воеводство въ Тобольскъ бояринъ князь Куракинъ донесъ Царю Михаилу Ѳедоровичу, что ежегодное посѣщеніе иностранцами Мангазеи не безопасно, въ виду возможности захвата ими края, богатаго мягкою рухлядью. Тогда иностранцевъ запрещено было пускать далѣе Архангельска, но затѣмъ притѣсненія при сборѣ пошлинъ заставили и русскихъ, въ 1820 г., окончательно забросить этотъ морской путь.

Обратимся теперь къ попыткамъ иностранцевъ проникнуть изъ Европы моремъ въ Сибирь. Первымъ піонеромъ такого рода является повидимому норвежецъ Отэръ, которому удалось, приблизительно 1000 лѣтъ назадъ, обогнувъ мысъ Нордкапъ, добраться до устьевъ Двины или Мезени. Черезъ 700 лѣтъ послѣ этого отдаленнаго плаванія, въ концѣ XV столѣтія, датчанинъ Григорій Истома совершилъ плаваніе изъ устьевъ Двины кругомъ Нордкапа въ Европу. Однако какъ Отэръ, такъ и Истома воспользовались этимъ путемъ, не задаваясь никакими предположеніями о связи его съ дорогою на востокъ, въ неизвѣданныя еще страны Азіи. Первымъ, положившимъ начало поискамъ сѣверо-восточнаго прохода въ Тихій океанъ, былъ знаменитый отецъ полярныхъ изслѣдованій, венеціанецъ

(*) Приблизительно въ 1640 г.

Себастіанъ Каботъ, посвятившій свою дѣятельность Англіи, которая и обязана ему цѣлымъ рядомъ изслѣдованій сѣверовосточнаго прохода въ столь желанную Индію, обыкновенные пути въ которую въ то время ревниво оберегались испанцами и португальцами. Неудачи, испытанныя англичанами при отысканіи сѣверо-западнаго прохода, заставили ихъ попытать счастія на востокѣ, и вотъ весною 1553 г. подъ руководствомъ Кабота была снаряжена первая англійская экспедиція, состоявшая изъ 3 судовъ подъ общимъ начальствомъ сэра Гуго Виллоуби. Штормъ, встрѣченный экспедиціею по близости Норвегіи, раздѣлилъ эскадру; Виллоуби съ двумя судами прошелъ далѣе на востокъ до Новой Земли, и вернувшись назадъ, зазимовалъ поблизости Колы, гдѣ, какъ онъ самъ, такъ и вся команда, погибли отъ голода и болѣзней. Ричардъ же Ченслеръ, командиръ третьяго корабля, добрался благополучно до устья Сѣверной Двины, неожиданно открывъ вмѣсто пути въ Индію, путь въ Россію, съ которою и завязалъ торговыя сношенія. Это плаваніе имѣло впослѣдствіи огромное значеніе для обѣихъ странъ. Немедленно по возвращеніи Ченслера, въ Англіи образовалась торговая компанія подъ названіемъ «Merchant adventurers of England for the discoverie of landes, territories, isles, dominions and seigniories unknowen», болѣе извѣстная подъ названіемъ: «Muscovy Company», получившая обширныя привилегіи отъ обоихъ правительствъ. Этотъ частный успѣхъ первой экспедиціи не заставилъ, однако, англичанъ забыть о сѣверо-восточномъ проходѣ, и потому въ 1556 г. кромѣ судовъ, ушедшихъ въ Бѣлое море съ торговою цѣлью, было снаряжено еще одно небольшое судно начальство надъ коимъ ввѣрено было Стефану Бурро, съ назначеніемъ пройти въ Китай и Индію. Достигнувъ Кольскаго залива, Бурро встрѣтилъ тамъ русскія суда, благодаря указанію которыхъ онъ благополучно прошелъ до Печоры и посѣтилъ берега Новой Земли и Вайгача, гдѣ встрѣтился съ холмогорцемъ по имени Лошакъ, который не только далъ Бурро нужныя указанія для плаванія къ устью Оби, но даже и самъ собирался послѣдовать за нимъ. Все это несомнѣнно подтверждаетъ, что русскіе въ это время давно уже плавали по

Карскому морю. Но льды и бури побудили Бурро въ концѣ августа отправиться на зимовку въ Холмогоры, откуда на слѣдующее лѣто онъ вернулся въ Англію. Затѣмъ другія предпріятія и главнымъ образомъ сѣверо-западный проходъ отвлекли вниманіе англичанъ до 1580 г., когда они снова снарядили экспедицію на востокъ подъ начальствомъ Пэта и Джакмана, которымъ удалось первымъ изъ числа европейскихъ мореплавателей пройти въ Карское море и дойти повидимому до устья р. Кары, гдѣ льды, плававшіе тамъ и сямъ въ морѣ, устрашивъ ихъ, заставили рѣшиться повернуть обратно.

Послѣ плаванія Пэта и Джакмана, не открывшихъ желаемаго пути, англичане отказались отъ мысли отыскивать сѣверо-восточный проходъ и вмѣсто нихъ этимъ занялись голландцы, которые къ этому времени, получивъ самостоятельность, выступили соперниками испанцевъ, португальцевъ и англичанъ въ морской торговлѣ. Также побуждаемые желаніемъ открыть для себя новый путь въ богатую дарами природы Индію, они снарядили въ 1594 г. большую экспедицію изъ четырехъ судовъ; два изъ нихъ, подъ командою Вильгельма Баренца, должны были отыскивать проходъ къ сѣверу отъ Новой Земли, а два другія, подъ управленіемъ Ная и Тетгалеса, имѣли назначеніе пройти Карскими воротами. У острова Кильдина, на Мурманскомъ берегу, суда раздѣлились; Баренцъ прошелъ вдоль Новой Земли до мыса Нассау, въ широтѣ 77°55′ N, обслѣдовавъ впервые сѣверо-западные берега Новой Земли, и остановленный льдами повернулъ на югъ, гдѣ въ концѣ августа, около Вайгача, соединился съ Наемъ и Тетгалесомъ, которые, съ своей стороны, также совершили замѣчательное плаваніе по Карскому морю, оказавшемуся въ началѣ августа совершенно свободнымъ отъ льдовъ. 10-го августа (*) они подошли къ устью рѣки, которую приняли за Обь, хотя это вѣроятно была р. Кара. Считая, такимъ образомъ, свое порученіе выполненнымъ, такъ какъ по ихъ мнѣнію, отъ того мѣста, гдѣ они были, оставалось только обогнуть Promontorium Tabin (мысъ Дежневъ), чтобы выйти на прямой путь

(*) Всѣ числа даны въ статьѣ по старому стилю.

Примѣч. автора.

въ Китай, они 11-го августа повернули обратно, а 14-го вышли Югорскимъ шаромъ въ океанъ и, соединившись съ Баренцомъ, вернулись въ Голландію, гдѣ ихъ разсказы побудили снарядить въ слѣдующемъ 1595 г. новую экспедицію, но уже въ болѣе широкихъ размѣрахъ. На этотъ разъ въ море вышли семь судовъ подъ общею командою Корнеліуса Ная; 19-го августа эта эскадра была уже въ Югорскомъ шарѣ, гдѣ встрѣтила русскихъ, которые сообщили, что русскія суда ежегодно ходятъ этимъ путемъ къ устьямъ Оби и Енисея. Но эти разсказы не расположили голландцевъ отважиться самимъ идти туда, и экспедиція, послѣ непродолжительнаго пребыванія въ Карскомъ морѣ, 15-го сентября отправилась въ обратный путь, не прибавивъ ничего къ имѣвшимся уже свѣдѣніямъ. Единственно, что она подтвердила, замѣчаетъ Норденшёльдъ, это то, что Карское море и въ тѣ отдаленныя времена освобождалось въ концѣ лѣта отъ сплошнаго ледянаго покрова.

Въ слѣдующемъ 1596 г. опять была снаряжена, на этотъ разъ уже частными лицами, новая экспедиція изъ двухъ судовъ, подъ командою Баренца и Рипа. Сперва оба судна взяли курсъ на сѣверъ и при этомъ открыли Медвѣжій островъ и лежащую за нимъ далѣе къ полюсу группу Шпицбергена; вернувшись затѣмъ къ Медвѣжьему острову, суда раздѣлились. Баренцъ отправился на востокъ и обогнувъ съ трудомъ сѣверную оконечность Новой Земли былъ затертъ здѣсь льдомъ и принужденъ былъ зазимовать; это была первая зимовка европейцевъ въ полярныхъ странахъ, въ теченіе которой Баренцу и его сотоварищамъ пришлось столько вынести, что нѣкоторые и въ томъ числѣ онъ самъ, сдѣлались затѣмъ жертвами полярной зимы. Изъ всего описанія этой зимовки для насъ наиболѣе интересно указаніе, что даже зимою и въ столь высокой широтѣ, ледъ не оставался неподвижнымъ, такъ 5-го октября море на всемъ видимомъ пространствѣ очистилось отъ льда, затѣмъ 22-го февраля, 6-го и 8-го марта также были видны обширныя полыньи. Это доказываетъ, что даже у сѣверной оконечности Новой Земли не образуется зимою сплошнаго ледянаго покрова.

Остатки экспедиціи Баренца вернулись въ Голландію какъ

разъ въ то время, когда Гутману удалось привести благополучно первую голландскую эскадру изъ Остъ-Индіи. Такимъ образомъ главная побудительная причина поисковъ сѣверо-восточнаго прохода уничтожилась сама собой, а неудачи предшествовавшихъ экспедицій, съ другой стороны, способствовали преданію забвенію этого дѣла. Однако, даже и въ этотъ глухой періодъ XVII столѣтія, было отправлено нѣсколько экспедицій на востокъ отъ Новой Земли для отысканія все того же пути въ Индію, англичанами, датчанами и голландскими купцами, желавшими избавиться отъ ига монополіи Нидерландско-Остъ-Индской компаніи, получившей привилегію на путь кругомъ мыса Доброй Надежды. Изъ числа этихъ экспедицій укажемъ на наиболѣе важныя.

Въ 1608 г. Гудсонъ за счетъ англійскихъ купцовъ совершилъ плаваніе къ берегамъ Новой Земли, но не могъ ее обогнуть и даже достигнуть тѣхъ же предѣловъ, что и его предшественники.

Въ 1611 г. англичанинъ Вилліамъ Гурдонъ, доставивъ грузъ въ Пустозерскъ, отправился къ Новой Землѣ и при устьѣ Печоры встрѣтилъ 20 русскихъ судовъ, которыя направлялись въ Мангазею черезъ Карское море, при чемъ суда частью шли волокомъ черезъ Ялмалъ, а частью моремъ кругомъ полуострова.

Въ 1612 г. китобой Корнелицъ ванъ-Гоорнъ пытался обогнуть Новую Землю, но не могъ подняться сѣвернѣе параллели 77° широты.

Въ 1625 г. Корнелицъ Босманъ, по порученію Сѣверной голландской компаніи, дошелъ до Югорскаго шара, но не могъ подвинуться далѣе на востокъ вслѣдствіе встрѣчи съ массою льдовъ въ Карскомъ морѣ.

Въ 1653 г. состоялась датская экспедиція въ Ледовитый океанъ, но она ничѣмъ себя не ознаменовала.

Между 1664—68 г.г. китобой Вильгельмъ Вламингъ посѣтилъ мѣсто зимовки Баренца.

Въ 1666 г. голландцы снова послали экспедицію на сѣверо-востокъ, но опять безъ всякаго результата.

Въ 1675 г. китобой Корнеліусъ Снѣбергеръ посѣтилъ Но-

вую Землю, гдѣ имѣлъ богатый уловъ китовъ и моржей, но увлекшись какою-то горною породою, которая ему показалась золотоносною, онъ бросилъ ловъ и нагрузилъ все свое судно этою породою, что̀ принесло ему одинъ только убытокъ—порода оказалась пустою.

Въ томъ же XVII столѣтіи (годъ точно не извѣстенъ), капитанъ Корнеліусъ Руль повидимому достигъ архипелага Франца-Іосифа, открытаго въ послѣднее время Пайеромъ и Вейпрехтомъ.

Въ 1676 г. Вудъ и Флауесъ, по приказанію короля Карла II, вышли изъ Англіи съ назначеніемъ отыскать сѣверо-восточный проходъ; однако имъ не удалось не только выполнить своей задачи, но и ничего прибавить къ имѣвшимся свѣдѣніямъ. Неудача экспедиціи повидимому произошла главнымъ образомъ вслѣдствіе неопытности и нерѣшительности самого Вуда.

Послѣ этого, плаванія собственно съ цѣлью открытія сѣверовосточнаго прохода почти прекращаются и наступаетъ двухсотлѣтній промежутокъ до плаванія *Véga*, окончательно рѣшившей этотъ вѣковой вопросъ, имѣющій въ настоящее время исключительно научный интересъ. Удачное плаваніе *Véga* однако не носитъ характера случайности, — успѣхъ его былъ подготовленъ многочисленными плаваніями по Карскому морю и у береговъ Новой Земли, совершенными въ этотъ двухсотлѣтній періодъ. Только благодаря этимъ плаваніямъ физико-географическія условія этихъ водъ были настолько изучены, что явилась возможность составить опредѣленный планъ плаванія вокругъ сѣверныхъ береговъ Азіи, для рѣшенія той задачи, которая въ средніе вѣка составляла завѣтную мечту столь многихъ мореплавателей и географовъ. Постараемся выяснить значеніе этихъ подготовительныхъ трудовъ.

Къ 1620 г., какъ указано выше, совершенно прекратились плаванія русскихъ моремъ въ Сибирь, а затѣмъ во второй половинѣ XVII столѣтія притѣсненія воеводъ и лихоимство стражи, поставленной для сбора пошлинъ съ промышленниковъ и купцовъ въ Югорскомъ шарѣ и другихъ мѣстахъ, были причиною прекращенія плаваній русскихъ промышленниковъ не только по Карскому морю, но даже и къ берегамъ

Новой Земли. За это время имѣется упоминаніе только объ одномъ подобномъ плаваніи въ Карское море и зимовкѣ тамъ, относящемся къ 1690 году, когда промышленникъ Родивонъ Ивановъ, 1-го сентября, потерпѣвъ крушеніе съ двумя судами у Шараповыхъ кошекъ, на западномъ берегу Ялмала, принужденъ былъ зимовать съ 15 человѣками команды въ юго-восточной части Карскаго моря. Оставшіеся въ живыхъ, послѣ тяжелой зимовки, были сняты на слѣдующее лѣто другими русскими промышленниками.

Затѣмъ, въ теченіе 40 лѣтъ, Карское море остается совершенно заброшеннымъ, по крайней мѣрѣ не существуетъ никакихъ указаній на какія-либо плаванія въ этихъ водахъ.

В. Второй періодъ, XVIII столѣтіе.

Послѣ временнаго затишья, въ царствованіе Императрицы Анны Іоанновны, была снаряжена обширная экспедиція на сѣверъ, превосходившая своими размѣрами всѣ извѣстныя русскія экспедиціи другихъ временъ. Экспедиція эта, въ теченіе десятилѣтней своей дѣятельности, впервые описала сѣверные берега Россійской Имперіи отъ Бѣлаго моря до устья Колымы, т. е. на протяженіи 130° долготы, обслѣдовала значительную часть Сибири, Охотское море, Камчатку и совершила первыя плаванія къ берегамъ сѣверной Японіи и сѣверо-западной Америки, бывшимъ тогда еще неизвѣстными. Средства по тому времени были даны экспедиціи наилучшія, и члены ея трудились неустанно и усердно, зато и пріобрѣтенія, сдѣланныя ею для науки, были громадны. Все обширное пространство, охваченное экспедиціей, было ею впервые нанесено на карту, и громадный запасъ данныхъ, собранныхъ по разнымъ отраслямъ знаній, положилъ первое начало нашимъ современнымъ свѣдѣніямъ объ этихъ отдаленныхъ мѣстахъ, относительно нѣкоторыхъ изъ коихъ еще и до сихъ поръ мы въ значительной степени принуждены ограничиваться результатами, добытыми болѣе 150 лѣтъ назадъ.

Изъ трудовъ этой экспедиціи для насъ особенно важны работы ея по обслѣдованію сѣвернаго берега Россіи и Сибири

и плаванія, совершенныя съ этою цѣлью Муравьевымъ и Павловымъ въ 1734—35 гг., Малыгинымъ и Скуратовымъ въ 1736 и 37 гг., Скуратовымъ въ 1738 и 39 гг., Овцынымъ въ 1734, 35, 36, 37 гг., и Мининымъ въ 1738 и 40 гг. на пространствѣ отъ Бѣлаго моря до Таймырскаго полуострова. Здѣсь любопытно упомянуть о нѣкоторыхъ мѣрахъ, предназначенныхъ къ облегченію трудовъ экспедиціи, въ виду того, что онѣ отлично характеризуютъ скудость тогдашнихъ свѣдѣній о полѣ дѣйствій экспедиціи. Такъ мѣстнымъ сибирскимъ властямъ было приказано поставить по всему сѣверному берегу маяки, которые и зажигать во все время навигаціи; въ устьяхъ рѣкъ устроить магазины съ провіантомъ и послать геодезистовъ для обзора и составленія картъ береговъ. На дѣлѣ, разумѣется, ни одна изъ этихъ благихъ мѣръ не могла быть выполнена по безлюдію и трудной доступности края, почему всѣ эти предначертанія пришлось выполнять уже самимъ мореплавателемъ.

Для описи берега отъ Архангельска до Оби 10-го іюля вышли изъ вышеназваннаго города лейтенанты Муравьевъ и Павловъ на двухъ кочахъ и 25-го іюля уже были въ Югорскомъ шарѣ; сдѣлавъ здѣсь опись, 29-го числа они вошли въ Карское море, найдя его совершенно свободнымъ отъ льдовъ. Черезъ два дня плаванія они подошли къ полуострову Ялмалу (*), у Мутнаго залива; налившись здѣсь водою и набравъ плавнику (выкидной лѣсъ) для дровъ, они 2-го августа

(*) Эта часть плаванія Муравьева и Павлова описана у Норденшельда невѣрно; онъ говоритъ, что они въ 1734 г. дальше Мутнаго залива не пошли, тогда какъ изъ полнаго описанія трудовъ сѣверной экспедиціи Ал. Соколова (см. «Зап. Гидр. Департ.», ч. IX, 1851 г., стр. 260—261), составленнаго на основаніи наиболѣе достовѣрныхъ данныхъ, видно, что Муравьевъ и Павловъ доходили до шир. 72° 35′ с., т. е. почти до сѣверной оконечности Ялмала, широта же Мутнаго залива—69° 40′. Также невѣрно указаніе Норденшельда, что въ слѣдующемъ, 1735 г. тѣ же мореплаватели не подвинулись далѣе на сѣверъ сравнительно съ пунктомъ, достигнутымъ ими въ 1734 г., между тѣмъ они въ этомъ году прошли еще далѣе на сѣверъ, чѣмъ въ 1734 г. Вообще, повидимому, Норденшельдъ при составленіи своихъ описаній русскихъ изслѣдованій на сѣверѣ мало пользовался источниками на русскомъ языкѣ и работа Соколова осталась ему неизвѣстною (См. «Voyage de la Véga», T. II, p. 185. Paris, 1885).

Примѣч. автора.

пошли вдоль берега на сѣверъ, но изъ-за противнаго вѣтра простояли у Шараповыхъ кошекъ 5 дней и вернулись обратно въ Мутный заливъ, откуда, получивъ снова попутный вѣтеръ, 15-го августа пошли на сѣверъ и 18-го числа достигли широты 72° 35′. Здѣсь, противные вѣтры и позднее уже время года, тѣмъ болѣе, что суда оказались плохими ходоками, заставили Муравьева рѣшиться повернуть назадъ съ цѣлью отыскать удобное для зимовки мѣсто. Но, не найдя таковаго ни въ устьѣ р. Кары, ни въ Югорскомъ шарѣ, экспедиція направилась къ устью Печоры, куда и вошла 4-го сентября. Въ слѣдующемъ, 1735 г. Муравьевъ и Павловъ пришли къ Югорскому шару раньше 15-го іюля и, докончивъ его опись, 21-го вышли въ Карское море, но тамъ встрѣтили массу льдовъ, принудившихъ ихъ вернуться назадъ въ Югорскій шаръ, гдѣ суда также не мало пострадали отъ льдовъ; наконецъ выйдя 6-го августа снова въ море, они, пробираясь и проталкиваясь между льдами, направились на сѣверо-востокъ, сопровождаемые свѣжею и туманною погодою. 18-го августа суда раздѣлились, Муравьевъ 23-го августа, въ широтѣ 73° 4′ с., а Павловъ въ широтѣ 73° 11′ с. повернули обратно и зайдя къ Мутному заливу, но не встрѣтившись тамъ, они 9-го сентября вмѣстѣ вошли въ устье Печоры.

На слѣдующій, 1736 г. Адмиралтействъ-Коллегія, недовольная дѣйствіями Муравьева и Павлова, назначила для выполненія той же задачи лейтенанта Малыгина (Муравьевъ и Павловъ «за многіе непорядочные, лѣностные и глупые поступки» были разжалованы въ матросы), которому было строго приказано не возвращаться назадъ, не выполнивъ назначенія, для облегченія чего зимовать въ дорогѣ, чтобы затѣмъ легче достигнуть р. Оби въ слѣдующую навигацію. Между тѣмъ геодезистъ Селифонтовъ весною 1736 г. сдѣлалъ съемку берега Ялмала и обставилъ его восточные, сѣверные и отчасти западные берега маяками.

Малыгинъ, выйдя съ мѣста зимовки 25-го мая 1736 г., потерпѣлъ крушеніе на одномъ кочѣ въ устьѣ Печоры, но перебравшись на другой, онъ къ 22-му іюля наконецъ достигъ острова Долгаго, гдѣ льды его задержали на семнадцать

дней; тѣмъ временемъ къ нему присоединились здѣсь на новыхъ судахъ, построенныхъ въ Архангельскѣ, лейтенанты Скуратовъ и Сухотинъ. 8-го августа они всѣ вмѣстѣ вошли въ Югорскій шаръ, откуда Сухотинъ, за ветхостью своего судна, былъ посланъ обратно въ Архангельскъ. 23-го августа Скуратовъ и Малыгинъ вошли въ Карское море, но вновь остановленные льдами, могли двинуться только 5-го сентября и къ 10-му подошли къ устью р. Кары, гдѣ и остались зимовать.

Въ 1737 г. суда вышли изъ устья Кары 6-го іюля, 21-го числа достигли Мутнаго залива и 23-го іюля, по совершенно свободному отъ льдовъ морю, подошли къ сѣверной оконечности Ялмала, къ проливу между островомъ Бѣлымъ и материкомъ, впослѣдствіи названному Норденшельдомъ, по имени открывшаго его — Малыгинымъ. Здѣсь экспедиція была задержана противными вѣтрами болѣе трехъ недѣль; во все это время льдовъ видно не было. Наконецъ 16-го августа, съ попутнымъ вѣтромъ, суда обогнули Ялмалъ и вступили въ Обскую губу, а 11-го сентября они добрались до устья Оби, совершивъ такимъ образомъ въ два лѣта полное плаваніе изъ Европы въ Сибирь и тѣмъ разрѣшивъ впервые задачу, надъ которою трудились еще 200 лѣтъ назадъ.

Обратный путь былъ совершенъ Скуратовымъ также въ два лѣта; выйдя изъ Оби 6-го іюля 1738 г., Скуратовъ 30-го дошелъ до оконечности Ялмала, 4-го августа вступилъ въ Карское море и слѣдуя вдоль берега, въ густыхъ льдахъ, дошелъ до параллели 70° 40′; здѣсь онъ попробовалъ пересѣчь море прямо на западъ, но, остановленный льдами, воротился и, пробившись къ устью р. Кары, оставилъ тамъ свои суда на зимовку.

Исправивъ весною поврежденныя льдами суда, 4-го іюля 1739 г., Скуратовъ снова вышелъ въ море и 29-го достигъ Югорскаго шара. Такимъ образомъ было употреблено четыре года на плаваніе изъ Архангельска до Оби и обратно, для выполненія чего теперь довольно нѣсколькихъ недѣль.

Перейдемъ теперь къ работамъ отряда, которому было поручено обслѣдовать и описать часть берега отъ Оби до Енисея.

*

Назначенный для выполненія этихъ предначертаній лейтенантъ Овцынъ отправился изъ Тобольска на дубель-шлюпкѣ 14-го мая 1734 г.; пройдя съ трудомъ дельту рѣки онъ вышелъ въ Обскую губу 20-го іюня и, преслѣдуемый противными вѣтрами, только 31-го іюля добрался до Тазовской губы. Наконецъ 5-го августа, дойдя до широты 70° 4′ с. и все еще не видя выхода въ море, Овцынъ рѣшилъ за позднимъ временемъ вернуться обратно и 4-го сентября былъ въ Обдорскѣ.

Плаваніе 1735 г. было еще неудачнѣе; выйдя изъ Обдорска по вскрытіи рѣки, 29-го мая, Овцынъ, сопровождаемый рѣчнымъ льдомъ, вышелъ въ губу, гдѣ льды на каждомъ шагу преграждали ему путь, цынга свирѣпствовала въ командѣ и самъ Овцынъ заболѣлъ ею. Въ виду этихъ препятствій, 17-го іюля, дойдя только до широты 68° 40′ с., онъ рѣшился вернуться, но и движеніе назадъ было не легко; онъ добрался къ устью Оби только къ 10-му августа.

Кампанія 1736 г. также не отличалась большою удачею. 29 іюня выйдя изъ Обдорска, уже 22-го іюля, въ широтѣ 69° 30′ с., встрѣтили льды и подвигаясь за ними къ сѣверу, 5-го августа дошли до параллели 72° 40′ с. ш.; продержавшись здѣсь до 14-го числа и не видя очищенія отъ льдовъ, Овцынъ пустился въ обратный путь.

Въ 1737 г., уже на новомъ суднѣ, Овцынъ 14-го іюля вышелъ въ губу и хотя льдовъ не было, но задерживаемый вѣтрами, онъ только къ 20-му іюля дошелъ до широты 68° с. Затѣмъ, 6-го августа, въ широтѣ 72° 46′ с., удалось наконецъ Овцыну достигнуть выхода въ океанъ у мыса Тара-соль, а на слѣдующій день онъ былъ уже въ открытомъ морѣ, гдѣ, на параллели 74° с. ш., встрѣтилъ поясъ льдовъ. Отсюда Овцынъ повернулъ на востокъ, 16-го августа обогнулъ мысъ Матте-соль, опредѣливъ его широту въ 73° 15′ с., и вступилъ въ Енисейскую губу, а 31-го августа добрался до устья Енисея въ широтѣ 71° 50′ с., откуда поднялся вверхъ по рѣкѣ на зимовку въ г. Туруханскъ. Такимъ образомъ, если Малыгинъ и Скуратовъ впервые обогнули Ялмалъ, то Овцынъ,

съ своей стороны, совершилъ первое плаваніе изъ Оби въ Енисей.

Затѣмъ въ 1738 г. штурманъ Мининъ, для обслѣдованія береговъ, по порученію Овцына, вышелъ изъ Енисея 3-го августа и слѣдовалъ къ сѣверу вдоль берега; къ 16-му августа онъ дошелъ до каменистыхъ острововъ, лежащихъ въ широтѣ 73° 7′, т. е. до порта Диксона (*), гдѣ укрылся отъ льдовъ. Наконецъ, видя, что они не расходятся, онъ вернулся зимовать въ Енисей.

Въ 1740 г. Мининъ, снова выйдя изъ Енисея въ концѣ іюля, къ 20-му августа, не встрѣчая льдовъ, дошелъ до параллели 75° с. ш., гдѣ густая масса пловучаго льда остановила его и заставила вернуться обратно.

Таковы были работы большой сѣверной экспедиціи на пространствѣ, по которому пролегаетъ морской путь въ Сибирь. Ея участники впервые описали берега Карскаго моря и губъ Обской и Енисейской. Труды, понесенные ими при этомъ — громадны, и безъ сомнѣнія можно сказать, что причину многихъ ихъ неудачъ надо искать отчасти въ плохихъ морскихъ качествахъ судовъ, а отчасти—въ незнаніи физическихъ условій тѣхъ мѣстъ, гдѣ предстояло плавать, вслѣдствіе чего выходили слишкомъ рано въ море и понапрасну тратили силы на борьбу съ льдами, которые позже уже не представляли бы такихъ препятствій для плаванія.

Послѣ сѣверной экспедиціи плаванія въ Карское море снова прекращаются, и только въ 1760 г. олонецкій промышленникъ Лошкинъ, въ поискахъ за лучшими мѣстами для лова, обходитъ Новую Землю въ три лѣта и двѣ зимы, доказавъ этимъ, что Новая Земля—островъ.

Въ 1755 г. нашъ извѣстнѣйшій ученый академикъ Ломоносовъ написалъ «Письмо о сѣверномъ ходу въ Остъ Индію Сибирскимъ океаномъ» и затѣмъ, не оставляя этой мысли, разработалъ цѣлое сочиненіе подъ заглавіемъ: «Краткое описаніе

(*) Изъ описанія плаванія Минина несомнѣнно вытекаетъ, что портъ Диксона былъ имъ открытъ еще въ 1738 г. и острова, его образующіе, названы имъ «Сѣверо-Восточными», но это обстоятельство, какъ и многія другія подобныя открытія русскихъ людей, осталось малоизвѣстнымъ. *Примѣч. автора.*

разныхъ путешествій по сѣвернымъ морямъ и показаніе возможнаго проходу Сибирскимъ океаномъ въ восточную Индію», поднесенное имъ въ 1763 г. Наслѣднику престола, Павлу Петровичу, который, какъ генералъ-адмиралъ русскаго флота, препроводилъ его въ «Морскую россійскихъ флотовъ комиссію» съ тѣмъ, чтобы «если по внимательномъ разсужденіи не сыщется въ семъ дѣлѣ невозможностей, то, положивъ какъ приступить къ оному, меня о томъ увѣдомить; тогда можемъ поднесть докладъ Ея Императорскому Величеству на Высочайшую аппробацію».

Въ своемъ трудѣ Ломоносовъ доказываетъ, что въ широтѣ около 80° море лѣтомъ должно быть свободно отъ льдовъ и потому этимъ путемъ является возможность пройти вдоль береговъ Сибири въ Тихій океанъ. Сперва Ломоносовъ предлагалъ отправить экспедицію отъ сѣверо-восточной оконечности Новой Земли, но затѣмъ по выяснившейся малодоступности этихъ мѣстъ, нашелъ, что выгоднѣе пунктомъ отправленія избрать западный берегъ Шпицбергена.

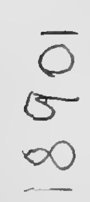
Менѣе чѣмъ черезъ полгода послѣ подачи проекта (*) вышелъ (14-го мая 1764 г.) указъ о снаряженіи экспедиціи для прохода Ледовитымъ океаномъ въ Камчатку, начальство надъ которой было ввѣрено капитану 1-го ранга Чичагову. Настоящая цѣль экспедиціи держалась въ строжайшемъ секретѣ и вмѣстѣ съ тѣмъ были приняты всѣ мѣры для лучшаго снабженія ея и побужденія ея участниковъ приложить всѣ усилія къ ея успѣху. Однако ни въ 1765, ни въ 1766 г. Чичагову не удалось нисколько подвинуться на востокъ; побывавъ дважды у параллели 80° 30′ с. ш., онъ тѣмъ не менѣе свободнаго моря не видалъ. Вслѣдъ за первою неудачею, въ 1775 г. умеръ Ломоносовъ, а послѣ него, охлажденное неудачею, морское

(*) Повидимому Норденшельду остался неизвѣстнымъ трудъ А. Соколова «Проектъ Ломоносова и экспедиція Чичагова». Спб., 1854 г., in-16°, такъ какъ онъ не упоминаетъ вовсе объ этой попыткѣ открыть сѣверо-восточный проходъ, имѣющей однако прямое отношеніе къ плаванію *Véga*. (См. «Voyage de la Véga», Paris, 1883, T. I, chap. V et VI). Въ своемъ другомъ трудѣ «Rapport présenté à sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège par le professeur A. E. Nordenskiöld sur la possibilité de la navigation commerciale dans la mer glaciale de Sibérie» онъ однако упоминаетъ вскользъ экспедицію Чичагова. *Примѣч. автора.*

начальство уже не возобновляло болѣе попытокъ привести въ исполненіе замѣчательный проектъ Ломоносова, за 120 лѣтъ до Норденшельда высказавшаго идею, выполненную послѣднимъ.

Со времени экспедиціи Чичагова до 20-хъ годовъ текущаго столѣтія не было попытокъ проникнуть моремъ въ Сибирь. За это время можно указать только на четыре экспедиціи на Новую Землю. Въ 1757 г. лоцманъ Юшковъ убѣдилъ одного архангельскаго купца въ необыкновенномъ богатствѣ Новой земли благородными металлами; для розысканія этихъ богатствъ купецъ снарядилъ экспедицію, но Юшковъ умеръ на переходѣ къ Новой Землѣ и экспедиція не имѣла никакихъ результатовъ.

Вторая экспедиція, въ 1768—1769 г., находилась подъ начальствомъ штурмана Размыслова, которому было поручено пересѣчь Карское море и описать берега Новой Земли. Онъ описалъ Маточкинъ шаръ, но въ плаваніи своемъ по Карскому морю былъ несчастливъ: льды повредили его судно и въ Архангельскъ онъ вернулся уже на промысловомъ суднѣ, случайно зашедшемъ въ Маточкинъ шаръ.



I. Историческій очеркъ открытія морскаго пути въ Сибирь.

C. XIX столѣтіе и современный періодъ.

Съ началомъ XIX столѣтія изслѣдованія Новой Земли и Карскаго моря вступаютъ на болѣе твердую научную почву.

Въ 1806 г. была послана экспедиція для изслѣдованія полезныхъ ископаемыхъ на Новой Землѣ, составившая карту части прибрежій острова.

Затѣмъ въ 1819 г. опять была снаряжена экспедиція, подъ начальствомъ лейтенанта Лазарева I, не принесшая почти никакихъ результатовъ.

Въ 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. капитанъ - лейтенантъ Ѳ. Литке совершилъ рядъ плаваній къ берегамъ Новой Земли, результатомъ коихъ было обстоятельное описаніе посѣщенныхъ мѣстъ, но для рѣшенія занимающаго насъ вопроса экспедиція эта имѣла скорѣе отрицательное значеніе, такъ какъ Литке, найдя Карское море затертымъ льдами, составилъ себѣ мнѣніе, что такое его состояніе и есть естественное; впослѣдствіи это мнѣніе Литке, какъ предсѣдателя Императорскаго Русскаго Географическаго Общества и моряка, плававшаго въ Ледовитомъ океанѣ, имѣло большое значеніе, удерживая многихъ, стремившихся подвинуть впередъ дѣло объ открытіи морскаго пути въ Сибирь.

Въ 1825 г. штабсъ-капитанъ корпуса флотскихъ штурмановъ Ивановъ былъ посланъ для описи береговъ Карскаго

моря; въ теченіе слѣдующихъ двухъ лѣтъ Ивановъ и поручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Бережныхъ, закончивъ опись береговъ Карскаго моря, произвели съемку и восточныхъ береговъ полуострова Ялмала до Обдорска; на основаніи ихъ работъ и построены существующія карты.

Затѣмъ въ промежутокъ времени до 60-хъ годовъ было еще четыре экспедиціи на Новую Землю, изъ нихъ двѣ—поручика корпуса флотскихъ штурмановъ Пахтусова въ 1832—1835 гг. на трехъ судахъ, при чемъ Пахтусову надлежало описать восточный берегъ острова, а Кротову на шкунѣ «Енисей» пройти черезъ Маточкинъ шаръ къ устью р. Енисея; но послѣдній изслѣдователь пропалъ безъ вѣсти, а Пахтусовъ перезимовалъ у южнаго острова Новой Земли въ широтѣ 70° 36′ с., при чемъ Карское море нѣсколько разъ въ теченіе зимы освобождалось у береговъ, на значительное разстояніе, отъ льда. На слѣдующее лѣто Пахтусовъ сперва, на шлюпкѣ, дошелъ до широты 71° 38′ с., а затѣмъ на суднѣ, пройдя вдоль восточныхъ береговъ острова, вошелъ въ Маточкинъ шаръ. Только недостатокъ запасовъ остановилъ смѣлаго мореплавателя отъ осуществленія его намѣренія—обогнуть Новую Землю, что̀ въ виду отсутствія льдовъ, было вполнѣ выполнимо.

Вторая экспедиція Пахтусова состоялась въ 1834—35 гг., когда имъ были описаны нѣкоторыя части сѣвернаго острова Новой Земли; однако на этотъ разъ льды не дали его обогнуть.

Въ 1837 г. Академіей наукъ была послана экспедиція, во главѣ коей сталъ академикъ Бэръ, а судномъ командовалъ прапорщикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Циволька; экспедиція обслѣдовала Новую Землю въ естественно-историческомъ отношеніи.

Наконецъ въ 1838 г. для осмотра сѣвернаго и сѣверо-восточнаго берега Новой Земли опять былъ посланъ Циволька, умершій на островѣ въ теченіе зимы. Экспедиція описала значительную часть западныхъ береговъ острова.

Такимъ образомъ послѣ большой сѣверной экспедиціи не было предпринято ни одного серіознаго плаванія къ берегамъ Сибири; да это и понятно: иностранцы перестали интере-

соваться морскимъ путемъ въ Сибирь, а положеніе русской торговли, промышленности и мореплаванія на сѣверѣ къ серединѣ текущаго столѣтія было настолько угнетенное, что идея о подобныхъ трудныхъ предпріятіяхъ не могла имѣть мѣста. Иностранное купечество къ этому времени забрало въ свои руки всю внѣшнюю торговлю сѣвернаго края, а вмѣстѣ съ этимъ конечно и торговое мореплаваніе, русскіе же промышленники подъ давленіемъ обстоятельствъ давно позабыли дорогу въ Карское море.

Часто приходится видѣть, что какое-нибудь дѣло въ продолженіе многихъ лѣтъ едва прозябаетъ и даже вовсе останавливается, но вотъ является энергичный человѣкъ, безгранично вѣрующій въ свою миссію, несмотря ни на какія неудачи, которыя придаютъ ему только еще болѣе энергіи, однимъ словомъ фанатикъ своего дѣла, и послѣднее не только постепенно выходитъ изъ своего оцѣпененія, но и находитъ себѣ другихъ убѣжденныхъ слугъ, которые, несмотря на господствующее недовѣріе, двигаютъ дѣло и доводятъ его до благополучнаго окончанія. Такимъ человѣкомъ для сѣвернаго морскаго пути въ Сибирь и былъ Михаилъ Константиновичъ Сидоровъ, самъ уроженецъ сѣвера, какъ и Ломоносовъ, и одушевленный тою же вѣрою въ возможность сѣверо-восточнаго пути какъ и послѣдній. Возымѣвъ эту мысль еще въ молодыхъ годахъ, Сидоровъ, видя полную невозможность провести ее въ жизнь, у себя на родинѣ въ Архангельскѣ, отправился въ Сибирь, въ Енисейскій округъ, гдѣ послѣ дѣятельныхъ трудовъ и пріобрѣлъ положеніе и состояніе, давшія ему возможность предаться своей излюбленной идеѣ. Въ 1859 г. онъ подаетъ свою первую записку о возможности отправки моремъ изъ Енисея въ Европу грузовъ и товаровъ, и начиная съ этого времени до самой смерти Сидоровъ уже не оставляетъ этого дѣла, несмотря на постоянныя препятствія и затрудненія, которыя начались съ того, что никто изъ мѣстнаго начальства не обращалъ вниманія на его вѣскіе доводы о пользѣ для края отъ открытія морскаго пути въ Европу.

Идеи и проекты Сидорова не встрѣтили сочувствія и среди

ученыхъ обществъ, главнымъ образомъ вслѣдствіе укоренившагося мнѣніе о непроходимости Карскаго моря.

Желая чѣмъ-нибудь привлечь къ своему дѣлу новыя силы, Сидоровъ предложилъ за совершеніе плаванія къ устью Енисея значительную премію. Не найдя, несмотря на это, желающихъ въ Россіи, Сидоровъ отправился въ Лондонъ, гдѣ ему удалось заинтересовать сэра Р. Мурчисона, предсѣдателя Лондонскаго географическаго общества, благодаря содѣйствію котораго составилась компанія для отправки корабля на Енисей за Сидоровскимъ графитомъ; но затрудненія, встрѣченныя на мѣстѣ уполномоченнымъ компаніи Баннистеромъ, посланнымъ впередъ на Енисей для обслѣдованія его устья, были причиною распаденія предпріятія.

Между тѣмъ отыскался и въ Россіи смѣльчакъ, рѣшившійся попробовать пройти моремъ въ Енисей, это былъ лейтенантъ П. П. Крузенштернъ, который въ 1860 г. предпринялъ попытку пробраться въ Карское море по порученію своего отца, задержаннаго обстоятельствами въ дорогѣ и на зиму не могшаго лично отправиться въ море. Выйдя 29-го августа изъ устья Печоры на своей 150-тонной шкунѣ «Ермакъ», Крузенштернъ 1-го сентября дошелъ до Карскихъ воротъ, которыя оказались чистыми отъ льда, такъ же какъ и море за ними, но это продолжалось не долго: уже 4-го сентября былъ встрѣченъ ледъ, принудившій Крузенштерна повернуть назадъ, и 7-го онъ благополучно прибылъ въ устье Печоры.

Два года спустя, по уговору съ Сидоровымъ, П. П. Крузенштернъ 2-го августа 1862 г. на той же шкунѣ «Ермакъ», сопровождаемой ботомъ «Эмбріо», снова выступилъ изъ устья Печоры и 14-го былъ въ Югорскомъ шарѣ, гдѣ ледоходомъ раздѣлило суда (ледъ пошелъ изъ океана въ Карское море), ботъ «Эмбріо», не видя шкуны и боясь быть затертымъ льдами, вернулся одинъ въ Югорскій шаръ, гдѣ, простоявъ еще двѣ недѣли въ напрасномъ ожиданіи шкуны, отправился обратно, въ устье Печоры. Между тѣмъ шкуна «Ермакъ», вынесенная въ Карское море, была затерта тамъ льдами и 9-го сентября, въ виду невозможности зимовать среди моря на льдинѣ, носящейся изъ стороны въ сторону, и постепеннаго разру-

шенія шкуны, Крузенштернъ былъ вынужденъ отправиться черезъ ледъ къ берегу Ялмала, что́ и было выполнено послѣ громадныхъ лишеній и трудовъ. На берегу экспедиціи удалось встрѣтить самоѣдовъ и при ихъ помощи добраться до Обдорска.

Повидимому, несмотря на всѣ старанія Сидорова, русскимъ не суждена была честь вторичнаго открытія того пути, которымъ пользовались наши предки.

Сидоровъ, не унывая отъ этихъ неудачъ, въ 1863 г. построилъ на Оби шкуну и послалъ на ней своего довѣреннаго, Кушелевскаго, въ устье р. Таза, куда послѣдній и прибылъ къ 15-му августа, употребивъ на переходъ отъ Обдорска почти мѣсяцъ (вышелъ изъ Обдорска 17-го іюля). Такимъ образомъ былъ вновь пройденъ путь, которымъ пользовались еще въ началѣ XVII столѣтія, и доказана возможность сообщенія водою между двумя значительными рѣками, образующими Обскую губу.

Не оставляя однако мысли о морскомъ пути въ Сибирь, Сидоровъ въ томъ же 1863 г. представилъ проектъ образованія товарищества для открытія пути черезъ Ледовитый океанъ къ рр. Оби и Енисею, испрашивая дарованія товариществу нѣкоторыхъ льготъ и привилегій. Пока обсуждался вышеуказанный проектъ, Сидоровъ, не найдя въ отечествѣ лицъ, желающихъ еще разъ попытать счастья и пройти черезъ Карское море въ Сибирь, рѣшился поневолѣ обратиться съ подобными предложеніями за границу, для чего и вошелъ въ сношенія съ норвежскими промышленниками. Къ этому времени промыслы у береговъ Шпицбергена значительно обѣднѣли и норвежцы сами были заняты мыслью отыскать новое поле дѣятельности. Первымъ изъ нихъ отправился въ Карское море еще въ 1868 г. Карлсенъ; онъ вошелъ въ него Карскими воротами и выйдя черезъ Югорскій шаръ, поднялся по западному берегу Новой Земли до мыса Нассау. Удачное плаваніе, богатая добыча, привезенная Карлсеномъ, и свѣдѣнія, распространившіяся въ Норвегіи, о приглашеніи Сидорова пройти къ устью Енисея, такъ какъ учрежденному имъ товариществу 10-го марта 1869 г. были Высочайше дарованы нѣкоторыя льготы и привилегіи,—все это вмѣстѣ содѣйствовало извѣст-

ности Карскаго моря, куда въ 1869 г. отправилось изъ Норвегіи уже много промысловыхъ судовъ. Изъ числа этихъ промышленниковъ самое важное плаваніе совершено было Іоганнесеномъ. Подойдя 19-го мая къ острову Междушарскому и совсѣмъ не встрѣтивъ на пути льдовъ, Іоганнесенъ подъ парусами крейсеровалъ между мысомъ Нассау на сѣверѣ и Карскими воротами на югѣ, пройдя черезъ которыя, онъ достигъ Ялмала; 26-го іюля онъ былъ у острова Бѣлаго, откуда вернулся обратно черезъ Карскія ворота.

Въ то же лѣто англичанинъ Паллизеръ, пройдя Маточкинымъ шаромъ, дошелъ тоже до Бѣлаго острова и возвратился черезъ Югорскій шаръ съ богатою добычею.

Эти плаванія окончательно опровергли мнѣніе о непроходимости Карскаго моря, которое съ этого времени стало ежегодно посѣщаться норвежскими промышленниками, проложившими здѣсь дорогу новымъ изслѣдователямъ морскаго пути въ Сибирь и сѣверо-восточнаго прохода.

Въ 1870 г. тотъ же Іоганнесенъ, подстрекаемый своимъ прошлогоднимъ успѣхомъ и одобреніемъ королевской академіи наукъ въ Стокгольмѣ, снова отправился въ Карское море. 1-го іюля онъ прошелъ черезъ Карскія ворота и 31-го іюля былъ у Ялмала въ широтѣ 71° 48′ с.; отсюда онъ пересѣкъ Карское море къ Новой Землѣ въ широтѣ 73° 48′ с. и затѣмъ снова вернулся къ берегамъ Ялмала. На это крейсерство ушло цѣлое лѣто, и осенью, съ богатою добычею, видя что море продолжаетъ оставаться свободнымъ отъ льдовъ, Іоганнесенъ рѣшился попытаться обогнуть Новую Землю съ сѣвера. 22-го августа онъ былъ уже у ея сѣверной оконечности; море было чисто отъ льдовъ, и Іоганнесенъ, обогнувъ Новую Землю, вернулся въ Норвегію, совершивъ плаваніе, которое до того считалось невозможнымъ. Въ награду за его труды, шведская академія наукъ присудила ему золотую медаль.

Въ 1871 г. Карское море снова посѣщается многочисленными норвежскими судами, изъ которыхъ особенно интересно плаваніе промышленника Мака на шкунѣ *Polarstjernen*. Не найдя 2-го іюня возможности пройти въ Карское море съ юга, черезъ Карскія ворота, Макъ обогнулъ Новую Землю съ

сѣвера; 22-го іюля онъ былъ у ея сѣверной оконечности и оттуда взялъ курсъ на востокъ, встрѣчая по мѣрѣ удаленія отъ береговъ острова все менѣе и менѣе льдовъ. 1-го сентября онъ спустился до широты 75° 25′ с. въ долготѣ 82° 30′ О отъ Гринвича, т. е. былъ противъ устьевъ Енисея. На этой части пути на поверхности былъ встрѣченъ замѣчательно теплый слой воды, доходившій до 5°—6° Ц. Повернувъ затѣмъ на югъ, Макъ прошелъ 14-го сентября черезъ Югорскій шаръ.

Въ 1872 г. положеніе льдовъ въ Карскомъ морѣ и къ сѣверу отъ Новой Земли повидимому было очень неблагопріятно,—ни одному промысловому судну не удалось пробраться въ Карское море, а одно изъ нихъ, подъ командою Тобизена, было затерто льдами у Крестовыхъ острововъ, тогда какъ къ сѣверу отъ Новой Земли астрійская экспедиція Пайера и Вейпрехта на *Tegethoff*, остановленная льдами въ самомъ началѣ своего плаванія, была унесена ими къ сѣверо-западу.

Такъ же неудаченъ былъ и 1873 годъ.

Въ слѣдующихъ, 1874 и 1875 гг., (*) на сцену выступаютъ два новыхъ дѣятеля—англичанинъ Виггинсъ и профессоръ Норденшельдъ. Собственно говоря усиліямъ этихъ двухъ людей мы и обязаны доказательствомъ возможности морскаго пути въ Сибирь; оба же эти дѣятеля были заинтересованы въ рѣшеніи сего вопроса стараніями Сидорова, который съ Норденшельдомъ вошелъ въ личныя сношенія еще въ 1868 г., во время своихъ поисковъ въ Норвегіи желающихъ плавать въ Сибирь. Кромѣ того Сидоровъ черезъ посредство Петермана объявилъ о выдачѣ преміи въ 2000 фунтовъ стерлинговъ всякому, кто пройдетъ моремъ къ устьямъ Енисея или Оби.

Въ 1874 г. Виггинсъ, побуждаемый объявленной преміей и желаніемъ открыть новый торговый путь въ Сибирь, зафрахтовалъ на свой счетъ пароходъ въ 120 тоннъ *Diana* и на немъ совершилъ удачное плаваніе по Карскому морю. Выйдя изъ Дунди 12-го мая, онъ пересѣкъ подъ парусами

(*) Далѣе мы почти исключительно разбираемъ плаванія тѣхъ лишь судовъ, которыя имѣли болѣе близкое отношеніе къ вопросу о морскомъ пути въ Сибирь, упоминая о другихъ судахъ только по мѣрѣ надобности. *Примѣч. автора.*

Карское море, вступивъ подъ пары только у береговъ Ялмала, гдѣ Виггинсъ осмотрѣлъ Карскій заливъ, пока дальнѣйшій путь былъ прегражденъ льдами; затѣмъ онъ пошелъ къ сѣверу и 11-го іюля былъ у острова Бѣлаго, гдѣ опять пришлось переждать четыре дня, послѣ чего, обогнувъ островъ, Виггинсъ вошелъ въ Обскій заливъ, но, не углубляясь далеко на югъ, вернулся въ Англію.

Въ 1875 г. случайное промедленіе помѣшало Виггинсу дойти во время до Карскаго моря, зато въ этомъ году проф. Норденшельдъ на парусномъ суднѣ *Pröven* совершилъ первое удачное плаваніе къ устью Енисея. Выйдя изъ Тромсё 27-го мая, *Pröven* 10-го іюня былъ у Новой Земли; пройдя затѣмъ на сѣверъ до Маточкина шара, онъ нашелъ его покрытымъ льдомъ. Не рѣшившись дожидаться вскрытія льда здѣсь, Норденшельдъ повернулъ на югъ и прошелъ вдоль береговъ острова до Карскихъ воротъ, гдѣ 14-го іюля опять былъ встрѣченъ наносный ледъ, заграждавшій проливъ. Желая скорѣе пройти въ Карское море, Норденшельдъ прошелъ далѣе на югъ до Югорскаго шара, оказавшагося свободнымъ. Наконецъ 21-го іюля *Pröven* вступилъ въ Карское море, пересѣкъ его южную часть и затѣмъ поднялся на сѣверъ вдоль береговъ Ялмала, гдѣ, въ виду свободнаго моря, не останавливаясь у острова Бѣлаго, какъ предполагалось раньше, Норденшельдъ взялъ курсъ на сѣверо-востокъ и шелъ этимъ курсомъ, пока 2-го августа, въ широтѣ 75° 40′ с. и долготѣ 78° 40′ вост. отъ Гринвича, не встрѣтилъ сплошной массы льда, хотя и рыхлаго, но тѣмъ не менѣе преграждавшаго дальнѣйшій путь на сѣверъ.

Пройдя вдоль окраины льдовъ, Норденшельдъ направился на югъ и 3-го августа бросилъ якорь въ группѣ острововъ Сѣверо-Восточныхъ, въ гавани названной имъ—Порта Диксона. Отсюда Норденшельдъ поднялся на лодкѣ вверхъ по Енисею, а *Pröven* 7-го августа вышелъ въ обратный путь. Пройдя до мыса Миддендорфа на восточномъ берегу Новой Земли, *Pröven* 11-го числа повернулъ на югъ, такъ какъ къ сѣверу тянулся ледъ, и, пройдя вдоль берега до Маточкина шара, вышелъ имъ 29-го августа въ океанъ и 21-го сентября былъ въ Тромсё.

Въ 1876 г. три судна отправились въ Карское море съ

намѣреніемъ пройти въ Сибирь. Норденшельдъ, желая доказать, что его удача въ 1875 г. не была счастливою случайностью, отправился изъ Тромсё 13-го іюля на пароходѣ *Imer* въ 400 тоннъ, съ углубленіемъ въ 12 ф. Экспедиція 18-го іюля подошла къ Маточкину шару, а на другой день, пройдя черезъ проливъ, вошла въ Карское море, но льды, преграждавшіе дальнѣйшій путь, принудили ее вернуться въ проливъ и простоять тамъ до 24-го числа, когда, выйдя снова въ море, нашли широкій, свободный для плаванія каналъ, тянувшійся на югъ между берегомъ и льдами. Дойдя до Карскихъ воротъ, снова сдѣлали попытку взять курсъ прямо на востокъ, но льды опять преградили прямой путь, и потому *Imer* пришлось идти вдоль южнаго берега моря; на этомъ переходѣ туманы задержали ходъ судна, такъ что понадобилось четыре дня на плаваніе до Ялмала. Поворотивъ затѣмъ къ сѣверу, *Imer* сталъ пробираться между льдами, постоянно затрудняемый туманомъ и разъ на цѣлыя сутки былъ даже затертъ льдами. Наконецъ 31-го іюля льды разсѣялись настолько, что можно было безпрепятственно идти впередъ. 3-го августа экспедиція обогнула Бѣлый островъ и вступила въ Енисейскую губу. Здѣсь Норденшельдъ прошелъ по западную сторону большаго острова, названнаго имъ, по имени одного изъ лицъ, давшихъ средства на экспедицію, островомъ Сибирякова. Знаменитый изслѣдователь сѣверо-восточнаго прохода напрасно однако считаетъ себя открывателемъ этого острова (см. «Экспед. къ устью Енисея, 1875 и 1876 гг.», стр. 129. Спб. 1880, 8°— «Voyage de la Véga», T. I, p. 277),—островъ этотъ былъ извѣстенъ русскимъ еще въ царствованіе Императрицы Екатерины Великой, когда онъ былъ открытъ нѣкоимъ Кузьмою, матросомъ съ судна, снаряженнаго въ Енисейскую губу и тамъ погибшаго. Кузьму прибило къ острову, откуда онъ затѣмъ перебрался на материкъ. Доказательствомъ этому служитъ то обстоятельство, что на прежнихъ нашихъ морскихъ картахъ этотъ островъ обозначенъ и названъ Кузькинымъ.

4-го августа *Imer* сталъ на якорь у зимовья Гольчиха, употребивъ на весь переходъ изъ Норвегіи 20 дней. Пройдя затѣмъ еще нѣсколько къ югу, но не найдя фарватера,

Норденшельдъ побоялся идти далѣе вверхъ по рѣкѣ и выгрузилъ свои товары на берегъ. Подождавъ еще прибытія сверху магистра Тэля, который долженъ былъ спуститься въ лодкѣ по Енисею, разыскать фарватеръ и встрѣтить *Imer*, Норденшельдъ 19-го августа отправился въ обратный путь. Между тѣмъ Тэль, прибывъ къ устью Енисея, не могъ найти подходящаго судна для дальнѣйшаго плаванія по губѣ, отчего и не выполнилъ своей задачи. 21-го августа *Imer* былъ у порта Диксона и пользуясь отличною погодою, взялъ курсъ прямо на мысъ Миддендорфа, около котораго, въ широтѣ 75° 30′ с., были встрѣчены льды, заставившіе повернуть на югъ и выйти въ океанъ черезъ Маточкинъ проливъ. 12-го сентября *Imer* вернулся въ Тромсё.

Въ этомъ же году Виггинсъ на пароходѣ *Thames* въ 120 тоннъ, сидѣвшемъ кормою 11 футъ, вышелъ изъ Сундерленда 26-го іюня; 22-го іюля *Thames* былъ у Карскихъ воротъ, совершивъ большую часть перехода подъ парусами. Войдя въ Карское море и поднявшись вдоль Ялмала до параллели 75° 45 с. ш., Виггинсъ встрѣтилъ ледъ и вернулся въ Байдаратскую губу, чтобы переждать время и осмотрѣть губу, которая оказалась очень мелководной. Пройдя еще разъ на сѣверъ и встрѣтивъ снова льды, Виггинсъ вернулся къ устью р. Кары, осмотрѣлъ его и въ третій разъ пошелъ на сѣверъ. Найдя море уже достаточно освободившимся отъ льдовъ, 2-го сентября *Thames* подъ парусами достигъ острова Бѣлаго и 13-го вошелъ въ Енисей. Тамъ не безъ труда, частью съ лоцманами изъ мѣстныхъ жителей, частью отыскивая фарватеръ на паровомъ катерѣ, Виггинсъ пробрался до притока Енисея, р. Курейки, гдѣ 5-го октября и поставилъ пароходъ на зимовку.

Въ этомъ же году Сидоровъ построилъ на Енисеѣ судно «Сѣверное Сіяніе», которое подъ командою г. Шваненберга должно было идти въ Европу моремъ, но, за неимѣніемъ подходящей команды, Шваненбергъ дошелъ только до Енисейской губы, гдѣ и вынужденъ былъ зимовать у Мало-Бреховскихъ острововъ.

Наконецъ въ томъ же 1876 г. яхта *Glow-worm*, принадле-

жащая англичанину Гардинеру, крейсеровала со своимъ владѣльцемъ по Красному морю и доходила до Бѣлаго острова.

Въ 1877 г., 17-го іюня, Виггинсъ, съ грузомъ графита, пошелъ на *Thames* внизъ по Енисею, но, по причинѣ половодья и незнанія лоцманомъ фарватера, выскочилъ на берегъ, гдѣ и обсохъ. Невозможность снять пароходъ заставила Виггинса продать его мѣстнымъ пароходовладѣльцамъ.

Съ своей стороны Шваненбергъ также не могъ выйти въ море, такъ какъ его судно «Сѣверное Сіяніе» весною потерпѣло крушеніе во время ледохода. Не унывая въ виду этого несчастія, Шваненбергъ купилъ пришедшую сверху рѣчную баржу, оснастилъ ее и, нагрузивъ остатками товаровъ съ погибшаго судна, 31-го іюля отплылъ внизъ по рѣкѣ, назвавъ свое судно «Утренняя Заря». Обогнувъ Бѣлый островъ, гдѣ была сдѣлана остановка для его посѣщенія, Шваненбергъ пошелъ сперва къ Маточкину шару, но встрѣтилъ льды, и потому спустившись къ югу, «Утренняя Заря» 17-го августа вышла въ океанъ Карскими воротами, а 31-го числа былъ въ Вардэ. Отсюда Шваненбергъ благополучно привелъ свое суденышко въ Петербургъ черезъ 100 дней по выходѣ изъ Енисея. Это плаваніе вдвойнѣ замѣчательно,—какъ первое плаваніе на суднѣ сибирской постройки, такъ и по необыкновенной смѣлости своего командира, рѣшившагося идти на такой импровизированной посудинѣ въ море. Достаточно сказать, что команда парохода *Thames*, освободившаяся послѣ его крушенія, не соглашалась идти на «Утренней Зарѣ».

Въ этомъ же году шведскій пароходъ *Fraser* въ 300 тоннъ, зафрахтованный Сибиряковымъ, выйдя изъ Бремена, 28-го іюля былъ въ Гаммерфестѣ и послѣ 12-дневнаго плаванія благополучно прибылъ въ Гольчиху; пройдя черезъ Карскія ворота и выгрузивъ здѣсь товары, пароходъ ушелъ черезъ Маточкинъ шаръ обратно въ Европу, куда и вернулся, но безъ груза; 12-го сентября онъ уже былъ опять въ Гаммерфестѣ.

Въ томъ же году пришло первое судно изъ Европы и въ Обскую губу, это былъ пароходъ Трапезникова «Луиза» въ 170 тоннъ, съ осадкой въ 9 футъ. Выйдя изъ Гуля 6-го іюля, «Луиза» прошла Югорскимъ шаромъ 28-го числа, и послѣ

удачнаго плаванія Карскимъ моремъ, 2-го августа вошла въ устье Оби; затѣмъ «Луиза» поднялась вверхъ по Оби и Иртышу до Тобольска, куда прибыла 8-го сентября и осталась тамъ на зимовку.

Такимъ образомъ 1877 г. можетъ считаться началомъ открытія собственно торговыхъ сношеній между Европою и Сибирью. Слѣдующій 1878 г. въ свою очередь замѣчателенъ какъ по числу плававшихъ въ Сибирь судовъ, такъ и по удачѣ, сопровождавшей эти плаванія.

Въ этомъ году было совершено Норденшельдомъ знаменитое плаваніе на *Vega* вокругъ сѣверныхъ береговъ Азіи. Его сопровождали еще три судна, пароходы *Fraser* въ 300 тоннъ и *Lena* въ 100 тоннъ съ осадкою 6 ф. 6 д., и парусный баркъ *Express* съ углубленіемъ въ 14 ф. Весь отрядъ соединился у Югорскаго шара 18-го іюля и черезъ два дня вошелъ въ Карское море, гдѣ льдовъ вовсе не было видно. 22-го числа *Lena* пошла къ проливу Малыгина для обслѣдованія его и острова Бѣлаго. 25-го августа *Vega*, *Fraser* и *Expess* снова соединились въ портѣ Диксона, а на другой день пришла и *Lena*, которая не могла найти восточнаго выхода изъ пролива Малыгина и принуждена была вернуться и обогнуть Бѣлый островъ съ сѣвера. 29-го августа *Vega* и *Lena* двинулись въ дальнѣйшій путь на востокъ къ Берингову проливу, а наканунѣ ушелъ вверхъ по Енисею *Fraser*, имѣя на буксирѣ *Express*; 3-го августа суда дошли не безъ труда до зимовья Заостровнаго, лежащаго въ разстояніи около 500 верстъ отъ порта Диксона. Здѣсь грузъ, принадлежавшій Сибирякову, былъ выгруженъ на берегъ, послѣ чего *Fraser* прошелъ еще вверхъ по рѣкѣ до селенія Дудино, гдѣ принялъ новый грузъ; 21-го онъ вернулся обратно и засталъ *Express* уже нагруженнымъ. 26-го оба судна пошли внизъ по рѣкѣ и два дня спустя встрѣтили пароходъ «Москва», сообщившій, что въ Енисейской губѣ, у Корсаковскихъ острововъ, остался на мели пароходъ «Царица», зафрахтованный купцомъ Кнопомъ. Однако 1-го сентября *Fraser*'у удалось снять «Царицу» съ мели, и всѣ три судна ушли вмѣстѣ въ Карское море; 7-го числа они были у Маточкина шара и послѣ трехдневной остановки

тамъ, направились въ Гаммерфестъ, куда и прибыли 14-го того же мѣсяца.

Въ этомъ году была сдѣлана первая попытка отправки товаровъ изъ Петербурга въ Сибирь; московскій купецъ, баронъ Кнопъ, зафрахтовалъ пароходъ «Луиза» и нагрузилъ его въ Кронштадтѣ съ назначеніемъ идти въ Енисей. Вмѣстѣ съ тѣмъ былъ пріобрѣтенъ колесный буксирный пароходъ «Москва», который долженъ былъ быть оставленъ на Енисеѣ съ цѣлью подвоза товаровъ къ устью рѣки, для облегченія обмѣна грузовъ морскимъ судамъ.

Пароходъ «Луиза» по пути попалъ на банку въ норвежскихъ шкерахъ, и товары съ него были перегружены на пароходъ «Царицу», которая съ «Москвою» дошли благополучно до Енисейской губы; но здѣсь случилось новое несчастіе,—«Царица» сѣла на мель, хотя повидимому безъ особыхъ поврежденій, такъ какъ *Fraser* легко снялъ ее и благополучно довелъ до Норвегіи. Тѣмъ не менѣе шкиперъ «Царицы», г. Брунъ, не только бросилъ свой пароходъ, но даже не хотѣлъ принимать предложенія *Fraser* снять его съ мели. Между тѣмъ пароходъ «Москва» съ грузомъ поднялся по Енисею до самаго города Енисейска и былъ оставленъ въ Сибири.

Обская губа въ этомъ году также не осталась безъ посѣщенія, чему способствовали—удачное плаваніе «Луизы» въ 1877 г. и нѣкоторое обслѣдованіе дельты Оби г. Далемъ въ 1876—77 г. Датскій пароходъ *Neptune* въ 400 тоннъ, при 13-фут. осадкѣ, зафрахтованный сибирскими купцами, 1-го іюля вышелъ изъ Гамбурга; 21-го числа онъ прошелъ Карскія ворота, черезъ три дня былъ у входа въ Обскую губу, на плаваніе которою употребилъ пять дней, и 1-го августа сталъ на якорь у мыса Лендензи, на восточномъ берегу устья р. Надыма.

Сдать и принять новый грузъ оказалось однако не легко, отсутствіе какого-либо закрытія отъ волненія особенно препятствовало нагрузкѣ и много замедлило таковую. Нагруженный, *Neptune* не сразу вышелъ на глубокую воду, а садился нѣсколько разъ на мель, при чемъ пришлось его разгружать

и снова нагружать, и только 12-го августа онъ пошелъ на сѣверъ и 13-го сентября благополучно прибылъ въ Гамбургъ.

Другой зафрахтованный пароходъ былъ англійскій, по имени *Warkworth* въ 500 тоннъ и 12 ф. 6 д. углубленія; онъ шелъ подъ проводкою Виггинса. Выйдя изъ Ливерпуля 20-го іюля, 6-го августа *Warkworth* прошелъ Югорскій шаръ, черезъ сутки дошелъ уже до Бѣлаго острова и 11-го августа сталъ на якорь у мыса Лендензи. Разгрузка и нагрузка, прерываемыя свѣжею погодою, продолжались до 23-го числа, когда *Warkworth*, съ осадкою въ 13 ф. 6 д., пошелъ въ обратный путь, но вскорѣ сѣлъ на мель, при чемъ пришлось выбросить за бортъ 6000 пуд. пшеницы. Пройдя благополучно Карское море, *Warkworth* въ туманѣ выскочилъ на о-въ Вайгачъ и опять принужденъ былъ сбросить часть груза; съ остальнымъ пароходъ прибылъ въ Лондонъ 19-го сентября, не встрѣтивъ льдовъ во все время плаванія какъ туда, такъ и обратно.

Въ этомъ же году пароходъ Трапезникова «Луиза» и построенная имъ въ Тюмени парусная шкуна «Сибирь» отправились съ грузомъ въ Европу, однако, пройдя съ трудомъ дельту Оби, пароходъ «Луиза» въ штормъ 15-го сентября сѣлъ на мель у восточнаго берега Обской губы и на слѣдующій годъ былъ окончательно разбитъ льдами, команда же вся спаслась. Шкуна «Сибирь» въ Обской губѣ сперва также сѣла на мель, но удачно снявшись продолжала свой путь и благополучно достигла Лондона.

Упомянутый выше пароходъ *Lena*, пройдя вмѣстѣ съ *Vega* до устья р. Лены, поднялся по послѣдней до г. Якутска.

Наконецъ въ томъ же 1878 г. норвежскій промышленникъ Іоганнесенъ обогнулъ Новую Землю съ сѣвера и направившись къ востоку въ широтѣ 77°31′с. и долготѣ 86° восточной открылъ островъ, названный имъ «Одинокій» (Einsamkeit). На обратномъ пути Іоганнесену къ сѣверу отъ Новой Земли удалось достигнуть до параллели 78° с. ш.

Всѣ эти плаванія обнаруживаютъ, что въ 1878 г. расположеніе льдовъ на сѣверѣ было весьма благопріятно.

Удача предшествовавшаго года побудила въ 1879 г. снарядить много судовъ въ Сибирь, но на этотъ разъ обстоятельства

сложились иначе. Изъ Англіи было снаряжено четыре судна, зафрахтованныя русскими купцами: *Amy*, *Brighton*, *Mizpah* и *Alston*, затѣмъ «Луиза» г. Кнопа, пароходъ *Neptune*, баркъ *Express* и буксирный пароходъ *Samuel Owen*. Найдя Югорскій шаръ и Карскія ворота затертыми льдами, всѣ эти суда собрались у Маточкина шара около 12-го августа, но простоявъ здѣсь до 23-го августа, послѣ нѣсколькихъ безуспѣшныхъ попытокъ пройти въ Карское море, всѣ суда кромѣ «Луизы» ушли обратно; шкиперъ же послѣдняго парохода рѣшился сдѣлать еще одну попытку пройти на востокъ. Спустившись къ Югорскому шару, «Луиза» нашла его свободнымъ и съ двумя баржами на буксирѣ смѣло прошла Карскимъ моремъ и 1-го сентября благополучно прибыла въ селеніе Толстоносовское на Енисеѣ, гдѣ, сдавъ грузъ пароходу «Москва» и нагрузившись, въ свою очередь, сибирскими товарами, 8-го сентября, уже безъ баржъ, ушла обратно къ сѣверу, пройдя снова черезъ Югорскій шаръ; на обратномъ пути встрѣчено было довольно много льдовъ.

Въ этомъ же году англійская яхта *Isborne* крейсеровала около Новой Земли; ей удалось пройти черезъ Маточкинъ шаръ въ Карское море, откуда она вернулась опять черезъ тотъ же проливъ. Въ сентябрѣ *Isborne* была у сѣверной оконечности Новой Земли и не встрѣтила тамъ льдовъ.

Изъ трехъ парусныхъ шкунъ Трапезникова «Обь», «Надежда» и «Тюмень», вышедшихъ изъ Оби въ этомъ году съ немалымъ трудомъ вслѣдствіе своей большой осадки (отъ 11 до 12 ф.), ни одна не успѣла достигнуть Европы. «Тюмень» погибла на мели въ Обской губѣ, недалеко отъ дельты Оби, а двѣ другія, принужденныя зимовать въ Байдаратской губѣ, были тамъ повреждены льдами и брошены владѣльцемъ.

Неудачи 1879 года сильно охладили рвеніе купцовъ къ новому пути, и въ 1880 г. было зафрахтовано уже меньше пароходовъ, изъ нихъ *Dahlmann* и «Луиза» не могли пройти въ Карское море ни черезъ проливы, ни кругомъ сѣверной оконечности Новой Земли. Пароходъ *Neptune*, выйдя изъ Гамбурга въ іюлѣ мѣсяцѣ, въ концѣ его былъ у Новой Земли

8-го августа прошелъ Карскія ворота и 16-го былъ у устья Оби. Перегрузивъ здѣсь товары, *Neptune* 29-го августа тронулся въ обратный путь, 7-го сентября прошелъ Югорскій шаръ и 12 октября былъ въ Гамбургѣ.

Въ этомъ же году извѣстный ревнитель Сибири и сѣвера Россіи, Сибиряковъ, такъ много способствовавшій своею помощью открытію морскаго пути въ Сибирь, самъ 27-го августа отправился на собственномъ пароходѣ «Оскаръ Диксонъ» къ устью Енисея изъ Вардэ. Послѣ нѣсколькихъ неудачныхъ попытокъ, онъ прошелъ 20-го сентября Югорскимъ шаромъ со шкуною *Nordland* на буксирѣ и 24-го числа былъ уже у мыса Мате-сале, гдѣ по ошибкѣ шкипера принявъ Гыданскую бухту за Енисейскую губу, суда повернулись къ югу и пройдя довольно далеко стали на мель. Ночью сгустившіеся льды совсѣмъ ихъ затерли. Въ такомъ положеніи они простояли до 10-го октября, когда сильный южный вѣтеръ взломалъ ледъ и суда понесло къ сѣверу, при чемъ они временами то снова затирались, то могли идти сами.

Шкуна *Nordland* вскорѣ была разъединена со своимъ товарищемъ по несчастію и погибла. Пароходъ же «О. Диксонъ» перезимовалъ въ Гыданской губѣ, при чемъ команда его сперва терпѣла большую нужду, пока не подоспѣли изъ Обдорска и Дудинскаго предметы необходимые для зимовки, посланные Сибиряковымъ, который, видя необходимость зимовки, уѣхалъ съ самоѣдами на оленяхъ въ Обдорскъ, куда и прибылъ послѣ двухмѣсячнаго странствованія по тундрамъ. Весною 1881 г. «Оскаръ Диксонъ» сталъ пробиваться на сѣверъ, но при этомъ попалъ на мель; тогда шкиперъ и команда оставили пароходъ и на оленяхъ отправились частью въ Обдорскъ, частью на Енисей.

Въ 1881 г. положеніе льдовъ въ Карскомъ морѣ снова было довольно благопріятно,—восточная его часть была отъ нихъ свободна, а въ западной носились разбитыя массы пловучаго льда, то заграждавшія, то открывавшія проливы, смотря по вѣтрамъ.

Въ этомъ году ходили въ Сибирь два парохода—«Луиза» и *Dahlmann*. Выйдя изъ Гаммерфеста 8-го іюля и подойдя къ

Югорскому шару, они нашли его закрытымъ льдами. Въ началѣ августа Карскія ворота тоже оказались закрытыми и наконецъ только въ серединѣ того же мѣсяца пароходамъ удалось пройти черезъ Югорскій шаръ. 9-го августа суда подошли къ Корсаковскимъ островамъ, а 11-го были у Караульнаго мыса на Енисеѣ. Здѣсь, обмѣнявъ товары, подвезенные сверху на баржахъ и пароходѣ «Москва» и закончивъ погрузку, «Луиза» 13-го августа подняла якорь и пошла въ обратный путь. У острова Сибирякова былъ встрѣченъ пловучій ледъ, но далѣе на сѣверъ море оказалось свободнымъ, и «Луиза» 24-го августа подъ парусами подошла къ Маточкину шару, но пройти здѣсь не удалось; тогда, спустившись къ югу и найдя Карскія ворота свободными отъ льдовъ, «Луиза» вышла ими въ океанъ. Между тѣмъ пароходъ *Dahlmann* не былъ такъ счастливъ; на обратномъ пути онъ сталъ на Енисеѣ на мель, снявшись съ которой шкиперъ его не рѣшился идти въ море и поднявшись вверхъ по рѣкѣ до Енисейска, остался тамъ на зимовку.

1882—1883 гг. были очень неблагопріятны для плаванія Карскимъ моремъ. Всѣ три пролива, Маточкинъ шаръ, Карскія ворота и Югорскій шаръ, были почти затерты льдами, открываясь только на короткое время. Въ 1883 г. положеніе льдовъ было нѣсколько благопріятнѣе.

Однако и въ 1882 г. были попытки проникнуть къ берегамъ Сибири, туда направились три судна: пароходъ «Луиза» съ товарами на Енисей, судно *Varna* и пароходъ *Difna*; оба послѣдніе съ научною цѣлью, первый съ голландскою экспедиціею, а второй съ датскою, имѣвшими назначеніе устроить международныя полярныя станціи на берегахъ Сибири для участія въ международномъ изслѣдованіи полярной области въ 1882 г.

Varna и «Луиза», послѣ тщетнаго ожиданія у Маточкина шара, прошли Карскими воротами, но вскорѣ ихъ затерло льдами и понесло на юго-востокъ. Пароходъ *Difna*, подъ командою лейтенанта Говгарда, одного изъ спутниковъ Норденшельда на *Vega* въ 1878 г., долго ожидалъ благопріятнаго состоянія льдовъ въ Югорскомъ шарѣ и наконецъ только въ

началѣ сентября могъ выйти въ Карское море, гдѣ, слѣдуя узкимъ каналомъ между берегомъ и льдами, Говгардъ дошелъ до Ялмала; здѣсь онъ увидалъ къ сѣверу два судна во льдахъ, подававшія сигналы о бѣдствіи. Тогда *Difna*, несмотря на возможность продолжать свой путь, вошла во льды и, пробиваясь среди нихъ, добралась до судна *Varna*. Между тѣмъ «Луизѣ» удалось высвободиться и добраться до свободной воды. Не рѣшаясь идти далѣе на востокъ, шкиперъ ея направился къ Югорскому шару, пройдя которымъ 15-го сентября, 19-го былъ въ Гаммерфестѣ, оставивъ *Difna* и *Varna*, которыя 18-го сентября были окончательно охвачены льдами въ широтѣ 69 42′ с. и долготѣ 64° 45′ вост. отъ Гринвича.

Въ теченіе зимы напоромъ льдовъ *Varna* была раздавлена, а *Difna* благополучно прозимовала во льдахъ, носясь все время съ ними по морю, и къ сентябрю 1883 г. оказалась уже у береговъ Вайгача.

Съ сентября 1882 г. по апрѣль, господствовавшіе юго-западные вѣтры несли льды и *Difna* на сѣверъ вдоль берега Ялмала, и здѣсь-то, передъ Рождествомъ, при напорѣ льдовъ на берегъ и погибла *Varna*. Начиная съ мая 1883 г. по августъ господствовали сѣверо-восточные вѣтры, которые погнали льды къ Карскимъ воротамъ, гдѣ Говгарду и удалось благополучно выйти въ океанъ.

Въ 1883 г. пароходъ «Луиза» барона Кнопа былъ опять отправленъ на Енисей; выйдя 15-го іюня изъ Бремена, онъ благополучно вошелъ въ Карское море, но тамъ 14-го августа встрѣтилъ ледъ, который повредилъ ему винтъ. По счастью въ это время былъ въ виду пароходъ Сибирякова «Норденшельдъ»; послѣдній взялъ «Луизу» на буксиръ и отвелъ въ Гаммерфестъ.

Въ 1884 г. можно указать только на одно плаваніе, да и то неуспѣшное. Сибиряковъ на своемъ пароходѣ «А. Норденшельдъ» въ началѣ августа, выйдя изъ устья Печоры, направился къ Югорскому шару, но вслѣдствіе поврежденія въ машинѣ, долженъ былъ вернуться назадъ.

Въ 1885 и 1886 годахъ насколько извѣстно не было плаваній къ берегамъ Сибири.

Въ 1887 г. Виггинсъ снова выступаетъ на этомъ полѣ

дѣятельности. Благодаря его стараніямъ и убѣжденіямъ въ этомъ году въ Англіи образовалось товарищество подъ названіемъ «The Phoenix merchant adventurers» съ цѣлью попытаться установить торговыя сношенія съ Сибирью моремъ. Товарищество пріобрѣло желѣзный пароходъ въ 400 тоннъ, *Phoenix*, сидѣвшій кормою 11 ф. Плаваніе Виггинса на немъ было вполнѣ успѣшно; выйдя изъ Ньюкастля на Тайнѣ, онъ не только дошелъ до устья Енисея, но и поднялся по немъ до Енисейска, котораго и достигъ 9-го октября.

Вмѣстѣ съ посылкою парохода, товарищество «The Phoenix» обратилось чрезъ посредство британскаго посла въ Петербургѣ, сэра Р. Морьера, къ нашему правительству съ просьбою объ исходатайствованіи ему права безпошлиннаго въѣзда въ Сибирь моремъ, въ видѣ поощренія за рискъ и большія затраты при снаряженіи экспедиціи. На эту просьбу 20-го мая 1888 г. послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на безпошлинный ввозъ къ устьямъ Оби, Енисея и Лены нѣкоторыхъ товаровъ, срокомъ на 5 лѣтъ. Эта привилегія недавна была продолжена еще и на 1894 годъ.

Успѣхъ *Phoenix*'а побудилъ товарищество въ 1888 г. пріобрѣсти другой пароходъ, вполнѣ приспособленный къ плаванію среди льдовъ. Выборъ палъ на *Labrador*—деревянный пароходъ съ сильною машиною, приспособленный къ полярному плаванію. Планъ экспедиціи былъ слѣдующій: въ то время когда *Labrador* подойдетъ къ Гольчихѣ, тамъ его долженъ былъ ждать пароходъ *Phoenix* съ товарами для обратнаго плаванія. Однако предпріятіе не удалось, хотя ничто не мѣшало *Labrador*'у исполнить свое назначеніе, но вслѣдствіе невѣрныхъ свѣдѣній, будто *Phoenix* сталъ на Енисеѣ на мель, полученныхъ въ Ньюкестлѣ, Виггинсъ не дошелъ до Енисея и послѣ краткаго крейсерства въ Карскомъ морѣ, въ сентябрѣ вернулся обратно. Между тѣмъ *Phoenix* напрасно ожидалъ его въ Гольчихѣ.

Эта неудача, не имѣвшая однако никакого отношенія къ естественнымъ условіямъ морскаго пути въ Сибирь, нѣсколько охладила рвеніе англичанъ, но Виггинсу удалось уговорить попытаться еще разъ послать *Labrador*. 24-го іюля 1889 г.

онъ вышелъ изъ Лондона и черезъ 29 дней, 22-го августа былъ у Гольчихи.

Между тѣмъ, зафрахтованные на Енисеѣ пароходы съ баржами и приготовленнымъ для отправки грузомъ 29-го августа прибыли къ Караульному мысу, лежащему около 350 верстъ выше Гольчихи. Прождавъ безплодно другъ друга, рѣчные пароходы пошли вверхъ по рѣкѣ, а *Labrador*, выйдя 4-го сентября изъ Гольчихи и встрѣтивъ на обратномъ пути довольно много льду, прошелъ черезъ Карскія ворота въ океанъ и вернулся въ Англію, опять не выполнивъ своего назначенія. Неудачи обоихъ плаваній *Labrador*'а очевидно имѣли причиною плохія распоряженія, а также отсутствіе всякаго правильнаго почтоваго сообщенія вдоль Енисея.

Эти неудачи опять было разстроили товарищество «The Phoenix», но затѣмъ образовалось новое, подъ именемъ «Anglo-Siberian Trading Sindicate», которое и рѣшило въ 1890 г. попробовать послать еще разъ два судна на Енисей. Однимъ изъ нихъ былъ шведскій пароходъ *Biskaia* въ 800 тоннъ, а другой пароходъ *Thule* въ 400 тоннъ; кромѣ того съ послѣднимъ долженъ былъ отправиться на Енисей маленькій буксирный пароходъ *Bord*.

6-го іюля *Biskaia* вышла изъ Темзы съ небольшимъ грузомъ образцовъ товаровъ и двумя представителями синдиката; въ серединѣ іюля она прошла Югорскій шаръ и вошла въ Карское море, гдѣ встрѣтила довольно много пловучаго льда, но, тѣмъ не менѣе, пароходъ продолжалъ идти впередъ, пробираясь между льдинами, и на нѣкоторое время послѣднія даже было совсѣмъ затерли пароходъ, успѣвшій однако освободиться, благодаря вѣтру, во-время разогнавшему ледъ. 30-го іюля *Biskaia* былъ уже въ широтѣ 75° с. и въ полночь прошелъ входъ въ Обскую губу, замѣтный благодаря массѣ прѣсной воды на поверхности моря въ этомъ мѣстѣ. 1-го августа пароходъ былъ у Гольчихи; здѣсь не могли получить никакихъ свѣдѣній о пароходѣ *Phoenix*, который долженъ былъ прійти съ баржами и грузомъ въ устье рѣки. Въ виду этого *Biskaia* пошелъ вверхъ, промѣривая все время съ пароваго катера фарватеръ, и такимъ образомъ благополучно добрался до

Караульнаго мыса. Сюда, послѣ нѣсколькихъ дней ожиданія, наконецъ прибылъ *Phoenix*, оставившій свои баржи нѣсколько выше, у с. Казанскаго; въ виду этого, перегрузивъ на *Phoenix* часть товаровъ, оба парохода вмѣстѣ поднялись до этого селенія. *Biskaia* остался тамъ догружаться, а *Phoenix* отправился внизъ навстрѣчу пароходовъ *Thule* и *Bord*, съ которыми онъ и вернулся черезъ десять дней. 2-го сентября пароходы *Thule* и *Biskaia* подняли якоря и пошли въ обратный путь, который и совершили благополучно, а *Phoenix* и *Bord* стали подниматься вверхъ, въ г. Енисейскъ.

Въ 1891 и 1892 гг. къ берегамъ Сибири не ходило ни одно судно.

Заканчивая историческій обзоръ, слѣдуетъ упомянуть еще разъ имена лицъ, которымъ мы главнымъ образомъ обязаны открытіемъ морскаго пути въ Сибирь. Это, съ одной стороны, Сидоровъ и Сибиряковъ, своею энергіею и своими пожертвованіями возбудившіе интересъ къ этому дѣлу, а съ другой— профессоръ Норденшельдъ и шкиперъ Виггинсъ, на дѣлѣ доказавшіе справедливость идеи, проповѣдывавшейся первыми.

II. Общій обзоръ современныхъ плаваній въ Сибирь и нѣкоторыя соображенія по этому поводу.

Посмотримъ теперь, какой же можно сдѣлать выводъ изъ обозрѣнія всѣхъ имѣющихся данныхъ.

Начиная съ 1874 г., когда Виггинсъ предпринялъ свое первое плаваніе въ Карское море, до 1892 г., т. е. за періодъ въ 19 лѣтъ, сѣвернымъ морскимъ путемъ въ Сибирь пользовались 50 судовъ; изъ нихъ 25 совершили благополучно плаваніе изъ Европы въ Сибирь, 18 также удачно возвратились въ томъ же году обратно, а 5 частью зимовали, частью же вовсе были оставлены для службы на рѣкахъ Сибири.

Изъ Сибири вышло въ Европу 6 парусныхъ судовъ и два парохода, но достигли своей цѣли только двѣ парусныя шкуны.

Изъ всего числа 50 судовъ, ходившихъ въ Сибирь или изъ Сибири, 15 судовъ изъ Европы не дошли по назначенію и вслѣдствіе встрѣченныхъ препятствій вынуждены были вернуться назадъ; 3—раздавлены или повреждены льдами въ Карскомъ морѣ; одинъ пароходъ и одна парусная шкуна погибли въ Обской губѣ жертвами незнанія фарватера и нераспорядительности шкиперовъ; другой пароходъ и парусная шкуна, вслѣдствіе невѣрности картъ, вмѣсто Енисейской губы попали въ Гыданскій заливъ, гдѣ и были брошены, затертые льдами; наконецъ въ устьѣ Енисея погибли два судна: парусная шкуна и пароходъ, а другой пароходъ ставъ на мель,

вынужденъ былъ остаться тамъ на зимовку; дальнѣйшихъ же свѣдѣній о немъ не имѣется.

Такимъ образомъ изъ всего числа 50 судовъ въ 15 навигацій съ 1874 г. погибло всего 10, т. е. пятая часть. Съ перваго взгляда такая пропорція невольно кажется очень значительной, но если возьмемъ для сравненія напримѣръ входъ въ Балтійское море, который по возможности обставленъ, освѣщенъ и для плаванія коимъ къ услугамъ судовъ существуютъ лоцмана, то увидимъ, что несмотря на всѣ эти предохранительныя мѣры, на пространствѣ однѣхъ только датскихъ водъ ежегодно гибнетъ отъ 330 до 165 судовъ изъ общаго числа 30 000 вымпеловъ, посѣщающихъ ежегодно Балтійское море. Конечно процентное отношеніе здѣсь гораздо ниже, но не надо забывать, что эти кораблекрушенія случаются здѣсь несмотря на всевозможныя мѣры предосторожности и безусловно вѣрныя карты, тогда какъ условія плаванія въ Сибирь, оставивъ даже въ сторонѣ льды и другія естественныя трудности, вполнѣ первобытны. Лоцмановъ здѣсь не существуетъ, фарватеръ приходится розыскивать почти ощупью, а маяки и знаки, долженствующіе руководить мореплавателя, отсутствуютъ, да наконецъ послѣдніе принесли бы очень мало пользы, пока положеніе ихъ на картѣ останется не точно извѣстнымъ.

Эта неточность картъ есть одна изъ самыхъ важныхъ причинъ затруднительности плаванія у береговъ Сибири, и существованіе этого затрудненія вполнѣ понятно. Дѣйствительно, карты южной части Карскаго моря относятся къ 1824—26 гг., также и карты полуострова Ялмала; восточный же берегъ Обской губы и берега Енисейской сняты были еще въ 1734—37 гг.

Зная, какія средства имѣлись тогда для географическаго опредѣленія мѣстъ, нельзя и удивляться, что тамъ, гдѣ мѣстами теперь они повторены, берега оказываются далеко не на мѣстѣ; особенно велики ошибки по долготѣ, доходя часто до одного градуса и болѣе. Затѣмъ, берега здѣсь страдаютъ отсутствіемъ природныхъ отличительныхъ мѣстъ, что въ соединеніи съ полнымъ отстутствіемъ знанія подводнаго рельефа,

ставитъ суда въ самое ужасное положеніе, заставляя ихъ плавать положительно наобумъ. Гибель парохода «Оскаръ Диксонъ» и шкуны *Nordland* въ Гыданскомъ заливѣ положительно слѣдуетъ приписать исключительно только невѣрности картъ. Шкипера этихъ судовъ считали себя находящимися уже въ Енисейской губѣ, а они между тѣмъ были въ Гыданскомъ заливѣ.

Вслѣдствіе подобныхъ же причинъ погибли въ Обской губѣ пароходъ «Луиза» и парусная шкуна «Тюмень».

Вообще изъ десяти потерпѣвшихъ крушеніе судовъ только съ тремя это случилось въ Карскомъ морѣ, при чемъ причиною ихъ крушенія были льды (*Varna* и шкуны «Обь» и «Надежда»), повредившіе суда однако не столько въ теченіе плаванія, сколько во время зимовки. Всѣ остальныя несчастія случились въ устьяхъ Оби или Енисея, или поблизости ихъ.

Принимая во вниманіе все вышесказанное, скорѣе слѣдуетъ удивляться, что на пути въ Сибирь погибло сравнительно такъ мало судовъ, чѣмъ наоборотъ.

III. Разборъ условій плаванія въ Сибирь въ настоящее время; сравненіе съ плаваніями въ Гудсоновъ заливъ.

Но быть можетъ удачныя плаванія въ Сибирь являются только счастливымъ исключеніемъ, какъ неоднократно на это указывали. Постараемся разобрать и разъяснить вопросъ и съ этой стороны.

Прежде всего слѣдуетъ установить, что плаваніе въ Сибирь не можетъ считаться полярнымъ плаваніемъ въ полномъ смыслѣ этого слова, для этого ему недостаетъ многаго.

Во-первыхъ, льды Карскаго моря и побережій Сибири у устьевъ Оби и Енисея никогда не достигаютъ тѣхъ громадныхъ размѣровъ, какіе наблюдаются не только въ полярныхъ странахъ, но даже и въ Атлантическомъ океанѣ, напримѣръ въ широтахъ 50°—40° с., гдѣ, на пути судовъ между Америкою и Европою, ежегодно встрѣчаются ледяныя горы, занесенныя туда изъ Ледовитаго океана. Кромѣ этихъ ледяныхъ

горъ, представляющихъ обломки ледниковъ, въ полярныхъ странахъ образуются льды и вслѣдствіе непосредственнаго замерзанія морской воды, которые сталкиваясь другъ съ другомъ, образуютъ массы крѣпко спаянныя морозомъ, хотя и не достигающія до размѣровъ ледяныхъ горъ, однако все-таки значительной величины. Вслѣдствіе разности удѣльныхъ вѣсовъ льда и воды, льды возвышаются надъ поверхностью обыкновенно отъ $^1/_8$ до $^1/_{10}$ общей своей высоты, т. е. чѣмъ громаднѣе массы льдовъ, тѣмъ онѣ сидятъ глубже въ водѣ. Такимъ образомъ для проникновенія полярныхъ льдовъ въ какое-либо прилегающее къ Ледовитому океану море необходимо, чтобы глубина послѣдняго была значительна, тогда какъ глубины Карскаго моря и его восточной части до Таймырскаго полуострова весьма невелики. Дѣйствительно, хотя подводный рельефъ этой части полярнаго бассейна еще не вполнѣ изслѣдованъ, но въ общихъ чертахъ онъ уже достаточно выяснился. Самыя глубокія мѣста здѣсь лежатъ поблизости восточнаго берега Новой Земли; вдоль обоихъ ея островов тянется узкій каналъ съ глубинами около 100 саж. (морск.). На югѣ эти глубины прерываются возвышенностью дна, поднимающеюся до глубины въ 50 саж. и простирающеюся отъ Карскихъ воротъ приблизительно на сѣверо-востокъ почти до середины моря. Затѣмъ, по южную сторону этой гряды, у береговъ Вайгача, лежитъ совершенно обособленно небольшой бассейнъ съ наибольшими глубинами, доходящими до 400 саж. Немного далѣе на востокъ пролегаетъ линія 50-саж. глубины, а вслѣдъ за нею идетъ и граница 20-саж. глубины; обѣ онѣ въ общемъ имѣютъ направленіе съ сѣвера на югъ. На сѣверѣ 20-саж. глубина огибаетъ на значительномъ разстояніи островъ Бѣлый и протягивается прямо на востокъ далеко отъ береговъ Сибири. Такимъ образомъ вся восточная половина Карскаго моря и побережья Сибири у устьевъ губъ Обской и Енисейской имѣютъ глубины меньшія 20 саж. Эти-то малыя глубины, подходящія на сѣверѣ къ самымъ берегамъ Новой Земли, и заграждаютъ путь въ Карское море громадамъ полярныхъ льдовъ, удерживая ихъ вдали отъ береговъ. Наконецъ есть еще одна причина не дозволяющая льдамъ извнѣ проникать

въ Карское море. Въ то время, когда обыкновенно вскрывается море къ сѣверу отъ устьевъ Оби и Енисея, а также Обская и Енисейская губы, само Карское море еще бываетъ заполнено своимъ собственнымъ льдомъ и потому пришлому нѣтъ мѣста.

Такимъ образомъ льды здѣсь въ большинствѣ случаевъ мѣстнаго образованія, и потому не могутъ достигать столь громадныхъ размѣровъ, какъ въ полярныхъ странахъ, гдѣ они часто представляютъ результатъ многолѣтняго скопленія ледяныхъ массъ, тогда какъ въ Карскомъ морѣ, вслѣдствіе меньшихъ размѣровъ, льды ежегодно въ значительной степени успѣваютъ растаивать лѣтомъ. Справедливость этого предположенія подтверждается случаями, когда суда, плававшія въ Карскомъ морѣ, вовсе не встрѣчали льдовъ, какъ напримѣръ лѣтомъ 1870, 1871 и 1878 гг. Въ другіе годы, когда мореплаватели имѣли здѣсь столкновеніе со льдами, все-таки никогда, съ самаго начала плаваній по Карскому морю, т. е. съ 1868 г., они не встрѣчали сплошной массы льдовъ, которая бы рѣшительно преграждала путь къ востоку. Выше было указано, что изъ 50 судовъ—15 не могли дойти по назначенію и вернулись обратно, но это вовсе еще не доказываетъ невозможности пройти Карскимъ моремъ въ эти самые годы; стоитъ только вспомнить лѣто 1879 г., когда семь судовъ вернулись обратно, а восьмое, выждавъ всего только нѣсколько дней, благополучно дошло до Енисея и вернулось обратно. Лѣто 1882 г. повидимому было за послѣднее время наиболѣе обильное льдами, и однако лейтенантъ Говгардъ утверждаетъ, что онъ на своемъ пароходѣ *Difna* навѣрное бы достигъ устьевъ Енисея, если бы не необходимость придти на помощь голландской экспедиціи на суднѣ *Varna*, заставившая его покинуть свободный отъ льдовъ каналъ, тянувшійся вдоль берега, и углубиться въ массы пловучаго льда, затершаго *Varna* и «Луизу». Все это только доказываетъ, что мы еще очень мало знаемъ условія распредѣленія льдовъ на интересующемъ насъ пространствѣ, и потому причиною неудачъ въ большинствѣ случаевъ слѣдуетъ признать именно это незнаніе, а не положительную невозможность пройти.

*

Наконецъ даже и зимою въ Карскомъ морѣ не образуется сплошнаго ледянаго покрова; на это указываютъ намъ двѣ зимовки: въ 1862 г.—шкуны «Ермакъ» и въ 1882 г. судовъ *Varna* и *Difna*; командиръ послѣдней, Говгардъ, далъ весьма интересную карту, на которой обозначенъ крайне извилистый путь льдовъ, уносившихъ съ собою пароходъ *Difna*; однакоже несмотря на всѣ извилины на картѣ легко видѣть, что послѣ того какъ въ юго-восточномъ углу Карскаго моря *Difna* была окончательно охвачена льдами въ концѣ сентября 1882 г., ее сперва несло къ сѣверу, а затѣмъ къ западу, такъ что черезъ годъ она очутилась у Карскихъ воротъ. Шкуна «Ермакъ», вошедшая въ Карское море также Югорскимъ шаромъ, была затерта льдами поблизости него и также принесена вмѣстѣ съ ними къ берегу Ялмала. Эти два примѣра не только подтверждаютъ фактъ, что и зимою Карское море не замерзаетъ вполнѣ, даже въ такія суровыя зимы какъ 1882 г., но и указываютъ, что повидимому въ южной части моря существуетъ нѣчто въ родѣ круговорота съ движеніемъ воды противъ часовой стрѣлки.

Итакъ весь имѣющійся запасъ свѣдѣній несомнѣнно указываетъ, что въ Карскомъ морѣ ежегодно, въ концѣ лѣта, образуется вдоль южнаго берега и побережій Ялмала каналъ, свободный отъ льдовъ, которымъ суда могутъ смѣло пользоватся, благодаря замѣчательно ровной глубинѣ въ этихъ мѣстахъ и отсутствію какихъ-либо банокъ или камней, а господствующіе здѣсь въ это время штили позволяютъ идти имѣя подъ килемъ всего нѣсколько футъ воды. Затѣмъ къ осени большая часть моря освобождается отъ ледянаго покрова, позволяя судамъ, возвращающимся обратно въ Европу, избирать болѣе краткій путь—прямо черезъ Карское море, безъ боязни быть захваченными образованіемъ новаго льда, между тѣмъ какъ прошлогодній къ этому времени успѣваетъ почти весь растаять.

Столь значительное ежегодное разрушеніе льдовъ здѣсь и ихъ таяніе лѣтомъ и осенью обусловливаются двумя обстоятельствами. Съ одной стороны, какъ мы видѣли, льды здѣсь никогда почти не остаются неподвижными, даже зимою; это

постоянное движеніе въ соединеніи съ волненіемъ истираетъ ледъ, который къ концу лѣта обращается въ кучу болѣе мелкихъ льдинъ. Съ другой стороны, какъ разъ къ этому времени рѣчныя воды системъ Оби и Енисея, нагрѣтыя на югѣ, успѣваютъ достигнуть выхода въ море и изливаютъ громадную массу прѣсной и теплой воды въ море, разливаясь по его поверхности. Наблюденія надъ температурою и соленостью воды на поверхности и на глубинахъ въ Карскомъ морѣ и къ сѣверу отъ устьевъ Оби и Енисея несомнѣнно подтверждаютъ это заключеніе. Вода на поверхности здѣсь настолько прѣсна, что Норденшельдъ употреблялъ ее прямо для варки пищи. Эти прѣсныя и теплыя воды, обладая, очевидно, гораздо меньшимъ удѣльнымъ вѣсомъ, заливаютъ не только Карское море, но и все пространство между Новою Землею и Таймырскимъ полуостровомъ; въ существованіи подобнаго явленія насъ убѣждаетъ не только нахожденіе пловучаго лѣса сибирскихъ породъ на восточныхъ берегахъ Новой Земли, островѣ «Одинокомъ» и побережьяхъ Сибири, но и непосредственныя наблюденія, напр. промышленника Мака, который въ 1871 г., въ сентябрѣ мѣсяцѣ, на параллели 72° с. ш. и на меридіанѣ устьевъ Оби, встрѣтилъ широкую полосу поверхностной воды съ температурою отъ +1° до +6° Ц. Вотъ эти-то теплыя воды и обусловливаютъ ежегодное таяніе льдовъ, предварительно уже размельченныхъ волненіемъ.

Такимъ образомъ льды, неоднократно выставлявшіеся какъ одно изъ главныхъ препятствій для плаваній въ Сибирь, по внимательномъ разсмотрѣніи вопроса въ значительной степени теряютъ свою непроходимость. Обстоятельства показываютъ, что на *два* мѣсяца навигаціи здѣсь можно будетъ разсчитывать ежегодно; особенно, когда будутъ лучше изучены физическія условія плаванія.

Другое важное обстоятельство, препятствующее исправному плаванію,—это несовершенство нашихъ гидрографическихъ свѣдѣній. Устранить это затрудненіе вполнѣ въ нашей власти.

Заканчивая обзоръ условій плаванія въ Сибирь, слѣдуетъ однако замѣтить, что, хотя они и не такъ уже плохи, какъ это кажется многимъ, но все же они не могутъ конечно быть

сравниваемы съ условіями плаванія въ водахъ умѣреннаго пояса. Какъ всякое спеціальное дѣло, морскія плаванія въ Сибирь требуютъ отъ шкиперовъ изученія ихъ особыхъ условій, т. е. опытности въ соединеніи съ тою находчивостью, которая обязательна для всякаго моряка, а тѣмъ болѣе плавающаго во льдахъ или поблизости ихъ, когда съ перваго взгляда нужно бываетъ рѣшаться, слѣдуетъ ли рисковать идти прямо на проломъ, или же необходимо уклониться, обождать, обогнуть встрѣченное препятствіе. Соотвѣтственно условіямъ плаванія и самыя суда конечно лучше имѣть приспособленными къ нимъ. Прежде всего они должны быть паровыми, чтобы не терять времени на выжиданіе; затѣмъ обшивка ихъ и корпусъ должны быть достаточной крѣпости, чтобы безопасно выдерживать могущія случиться столкновенія со льдами.

Остается указать еще на одно обстоятельство въ пользу мнѣнія о пригодности морскаго пути въ Сибирь для торговли.

Въ Атлантическомъ океанѣ, на его западномъ берегу, существуетъ море, находящееся въ естественныхъ условіяхъ навѣрное худшихъ нежели Карское море. Это Гудсоновъ заливъ, который не имѣетъ поблизости ни громадныхъ рѣчныхъ системъ, приносящихъ теплую воду, ни теплаго теченія подобнаго Голфстрему. Однако Гудсонбайская компанія ежегодно посылаетъ свои суда съ товарами въ форта, лежащіе въ самой глубинѣ залива, и они благополучно совершаютъ эти плаванія, благодаря достаточному изученію всѣхъ мѣстныхъ условій. Очевидно, если это возможно на западѣ Атлантическаго океана, то отчего же будутъ неудачны попытки открыть, при лучшихъ условіяхъ, для Сибири естественный выходъ ея произведеніямъ?

Собственно морской путь въ Сибирь ограничивается на востокѣ устьемъ Енисея, но Норденшельдъ идетъ въ этомъ направленіи далѣе; онъ считаетъ возможнымъ и бассейнъ Лены пріобщить къ этому пути, возможность чего была имъ доказана въ 1878 г., когда пароходъ *Lena* изъ Европы прошелъ до Якутска. Однако условія подобнаго плаванія еще слишкомъ мало изслѣдованы, чтобы они выяснились настолько

же, какъ вышеприведенныя; повидимому сообщеніе съ Леною легче устроить изъ Берингова пролива. Но чтобы не отклоняться отъ прямой нашей цѣли, оставимъ до другаго раза разборъ возможности и удобствъ морскаго сообщенія побережій Якутской области съ Тихимъ океаномъ.

IV. Общія правила для плаванія въ Сибирь и обзоръ необходимыхъ мѣръ для улучшенія условій этихъ плаваній.

Резюмируя теперь правила, которыхъ должны держаться суда на пути въ Сибирь, получаемъ:

1) Время навигаціи продолжается отъ конца іюля до середины или конца сентября.

2) Идя на востокъ, лучше всего пользоваться Югорскимъ шаромъ или Карскими воротами; Маточкинъ шаръ менѣе удобенъ для пути на востокъ, но зато осенью онъ часто бываетъ доступенъ судамъ при ихъ возвращеніи въ Европу, которое въ крайнемъ случаѣ можетъ быть иногда предпринято и вокругъ Новой Земли.

3) Суда, вошедшія въ Карское море черезъ Карскія ворота или Югорскій шаръ, предпочтительно должны идти вдоль береговъ материка, дабы избѣгнуть встрѣчи со льдами въ открытомъ морѣ. Затѣмъ, обогнувъ Бѣлый островъ, пока проливъ Малыгина недостаточно обслѣдованъ, слѣдуетъ остерегаться приближаться къ мысу Мате-сале, если судно идетъ къ Енисею, такъ какъ положеніе его не опредѣлено хорошо на картахъ.

Остается теперь указать на тѣ необходимыя мѣры, которыя должны быть выполнены для возможнаго облегченія плаваній въ Сибирь.

Прежде всего необходимо произвести гидрографическое обслѣдованіе слѣдующихъ мѣстъ: Маточкина шара, Карскихъ воротъ, Югорскаго шара и острововъ, лежащихъ по его западную сторону. Менѣе важна съемка западнаго побережья Ялмала, въ виду отсутствія здѣсь подводныхъ опасностей и

мягкости грунта, но Карскій заливъ слѣдовало бы подробнѣе описать, такъ какъ здѣсь могутъ отстаиваться суда, выжидая очищенія отъ льдовъ пути далѣе къ сѣверу. Слѣдуетъ также изслѣдовать проливъ Малыгина, для опредѣленія его пригодности для плаванія, которое можетъ благодаря ему нѣсколько сократиться. Также нужно опредѣлить положеніе сѣвернаго берега Бѣлаго острова.

Затѣмъ настоятельно необходимо произвести гидрографическое обслѣдованіе Обской и Енисейской губъ и пространства берега, ихъ раздѣляющаго, которое со временъ Овцына никѣмъ не было снято вторично.

Что касается самихъ рѣкъ, то, кромѣ необходимости имѣть мѣстныхъ лоцмановъ, въ Обской губѣ важно тщательно изучить фарватеръ дельты Оби и ея баръ, мало извѣстныя до сихъ поръ, такъ какъ экспедиція Моисѣева (1881 г.) имѣла такъ мало времени для производства работъ, что онѣ въ настоящее время главнымъ образомъ полезны только для указанія, насколько существующія карты этихъ мѣстъ невѣрны.

Немногія опредѣленія, сдѣланныя Норденшельдомъ въ Енисейской губѣ, показываютъ, что и тамъ берега далеко не на мѣстѣ назначены на картахъ. Существуетъ правда полуинструментальная съемка по Енисею отъ Туруханска до океана, сдѣланная въ 60-хъ годахъ, но и она не опирается ни на какіе астрономическіе пункты кромѣ исходнаго—Туруханска.

Когда эти необходимыя обслѣдованія будутъ выполнены и берега съ должною точностью нанесены на карты вмѣстѣ съ подводнымъ рельефомъ, тогда только необходимо будетъ разставить предостерегательные знаки Подобные знаки слѣдуетъ имѣть у входовъ въ проливы Маточкинъ шаръ и Югорскій шаръ, особенно у перваго, съ его западной стороны, гдѣ береговыя очертанія такъ похожи между собою, что и опытному шкиперу легко ошибиться и принять сосѣднюю губу за входъ въ проливъ. Затѣмъ знаки необходимы въ проливѣ Малыгина, если онъ окажется доступнымъ для судовъ, у порта Диксона и въ дельтахъ Оби и Енисея.

Постройка этихъ знаковъ на берегахъ Новой Земли и у порта Диксона не составитъ затрудненія, такъ какъ камень

тамъ вездѣ встрѣчается въ изобиліи, тогда какъ въ устьяхъ Оби и въ проливѣ Малыгина камень отсутствуетъ вовсе. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что если съ перваго взгляда и можетъ показаться, что и одни знаки безъ точнаго опредѣленія ихъ положенія на картѣ и обслѣдованія прилегающихъ береговъ, въ достаточной степени могутъ обезопасить плаваніе, то это будетъ заблужденіемъ.

Береговые знаки только тогда и приносятъ пользу мореплавателю, когда положеніе ихъ извѣстно и когда, слѣдовательно, по нимъ онъ можетъ провѣрять свой курсъ. Если же судно видитъ на берегу знаки, которые на картѣ оказываются въ другомъ совершенно мѣстѣ, то они не только не помогутъ опредѣлить положеніе судна около невѣрно назначенныхъ на картѣ береговъ, но только еще болѣе запутаютъ дѣло, сбивая съ толку шкипера и безъ того находящагося у подобныхъ береговъ въ затруднительномъ положеніи.

Выше было указано, что плаванія въ Сибирь представляютъ конечно болѣе опасности и болѣе обширное поле для случайностей, чѣмъ плаваніе въ европейскихъ моряхъ, а потому при нихъ необходимо принимать и болѣе предосторожностей. Случаи вынужденной зимовки посреди пути хотя и рѣдки, но случались, и потому суда, плавающія здѣсь, вынуждены брать съ собою на всякій случай много лишняго, что́ не только затрудняетъ, но и значительно удорожаетъ плаваніе. Между тѣмъ было бы весьма полезно если бы въ нѣкоторыхъ мѣстахъ по пути судовъ были устроены спасательные склады, гдѣ потерпѣвшія крушеніе или вынужденныя на зимовку команды корабля могли бы найти все для этого необходимое, а также и для перехода до ближайшаго населеннаго пункта. При этихъ складахъ можно обойтись даже безъ сторожей, такъ какъ легче и дешевле будетъ пополнять растраченное, нежели держать постоянную стражу.

Наиболѣе удобныя мѣста для устройства такихъ спасательныхъ пріютовъ это: становище Никольское (Хабарово у Норденшельда) на южномъ берегу Югорскаго шара, гдѣ лѣтомъ бываетъ пришлое населеніе; мысъ Розмыслова въ Маточкиномъ шарѣ; подходящій пунктъ въ Карскомъ заливѣ,

гдѣ уже случалось судамъ зимовать; проливъ Малыгина; портъ Диксона и въ Обской губѣ какое-нибудь примѣтное мѣсто посреди ея, напр. устье Тазовской губы и другое около устьевъ Оби, напр. р. Ныда.

Продолжительность навигаціи здѣсь, какъ мы видѣли, около двухъ мѣсяцевъ и потому конечно нельзя ожидать, чтобы судно, пришедшее изъ Европы стало само подниматься съ товарами до мѣста ихъ назначенія, Тобольска, Енисейска, Красноярска и т. п. (хотя глубина рѣкъ на этомъ протяженіи и вполнѣ позволяетъ плаваніе по нимъ для судовъ значительнаго водоизмѣщенія), такъ какъ при этомъ условіи немыслимо, или по крайней мѣрѣ трудно, успѣть вернуться въ томъ же году обратно. Отсюда вытекаетъ необходимость избрать поблизости устьевъ рѣкъ удобныя мѣста для перегрузки товаровъ на рѣчныя суда и обратной нагрузки морскихъ судовъ сибирскими произведеніями. Наилучшій пунктъ такого рода здѣсь безъ сомнѣнія портъ Диксона, и такъ какъ онъ расположенъ уже въ открытомъ морѣ и довольно далеко на сѣверъ отъ устья не только Оби, но и Енисея, то Норденшельдъ предлагаетъ измѣнить соотвѣтствующимъ образомъ конструкцію рѣчныхъ пароходовъ и баржъ, для того чтобы они могли безбоязненно выходить въ море.

Для Енисея это предложеніе въ настоящее время должно быть признано излишнимъ,—опытъ показалъ, что разъ суда изъ Европы могли пройти черезъ Карское море, то имъ всегда хватало времени подняться по рѣкѣ до Караульнаго мыса и даже выше, обмѣнять грузы, стоя въ рѣкѣ, и вернуться обратно. Тѣмъ болѣе что, судя по имѣющимся свѣдѣніямъ, берегъ Енисея у Караульнаго мыса приглубъ и удобенъ для устройства хотя бы деревяннаго помоста для ошвартовливанія судовъ, а высокій яръ позволяетъ устроить магазины на высотѣ, не достигаемой весеннимъ разливомъ. Это обстоятельство конечно не уничтожаетъ вполнѣ значенія для Енисея порта Диксона, которымъ всегда можно воспользоваться въ случаѣ особенно поздняго почему-либо прихода судовъ изъ Европы; для этого тамъ надо только имѣть магазинъ, при чемъ конечно обмѣнъ грузовъ можетъ и не состояться. Изъ

другихъ стоянокъ въ Енисейской губѣ лучшая—въ Гольчихѣ, одномъ изъ наиболѣе сѣверныхъ зимовій и, по словамъ Виггинса, у Корсаковскихъ острововъ.

Такимъ образомъ вопросъ о выборѣ мѣста для перегрузки для Енисея даже и при настоящихъ скудныхъ гидрографическихъ свѣдѣніяхъ довольно выясненъ, а послѣ обслѣдованія губы вѣроятно найдутся еще и другіе удобные пункты. Въ совершенно иномъ, и гораздо худшемъ, положеніи находится система Оби—тамъ поблизости устья рѣки до сихъ поръ еще не найдено удобнаго мѣста для стоянки и перегрузки товаровъ; всѣ бывшія тамъ перегрузки производились стоя у устья рѣки Ныды въ открытой губѣ, почему при всякомъ вѣтрѣ работа останавливалась, а въ свѣжую погоду для рѣчныхъ судовъ являлась даже опасность потерпѣть крушеніе. Въ самой рѣчкѣ, обладающей глубиной достаточной для океанскихъ судовъ, конечно можно было бы легче найти удобное мѣсто и поблизости устья, но къ сожалѣнію баръ, до сихъ поръ почти не изслѣдованный, заграждаетъ доступъ въ рѣку глубоко сидящимъ судамъ, хотя парусныя шкуны Трапезникова при осадкѣ до 12 ф. и вошли въ губу, но не раньше какъ послѣ длиннаго странствованія по мелямъ Обской дельты. Такимъ образомъ, впредь до болѣе обстоятельнаго обслѣдованія устья Оби и самой губы, нельзя указать здѣсь ни одной удобной стоянки, и можно пожалуй согласиться съ Норденшельдомъ, что для системы Оби пока наилучшимъ мѣстомъ для обмѣна грузовъ будетъ портъ Диксона, несмотря на его удаленіе отъ устья Обской губы и огромную длину послѣдней, протягивающейся на цѣлыя 700 верстъ. Вотъ здѣсь для пользованія портомъ Диксона дѣйствительно понадобится построить особыя суда, достачно мелко сидящія, чтобы безпрепятственно проходить черезъ баръ, и въ то же время обладающія морскими качествами для совершенія перехода въ портъ Диксона и обратно.

При обсужденіи вопроса о состояніи льдовъ въ Карскомъ морѣ мы уже видѣли, какъ часто въ непродолжительный періодъ времени положеніе ихъ измѣняется, то освобождая, то закрывая проходъ черезъ проливы, и такъ какъ изъ по-

слѣднихъ важнѣе другихъ Югорскій шаръ, то тутъ бы и слѣдовало устроить хотя бы на нѣкоторое время метеоро-гидрологическую станцію для изученія вопроса о движеніи льдовъ, слѣдуя поучительному примѣру англичанъ, которые, желая поставить на прочную ногу сообщеніе съ Гудсоновымъ заливомъ, не побоялись расходовъ на устройство станціи при самомъ входѣ въ заливъ, дѣйствовавшей круглый годъ. Такая станція въ Югорскомъ шарѣ имѣла бы еще и другое значеніе, давая знать заранѣе въ Европу, напр. въ Вардэ или Гаммерфестъ, о состояніи льдовъ въ проливѣ и поблизости его, чѣмъ значительно облегчалось бы плаваніе въ Сибирь, позволяя судамъ спокойно выжидать время, вмѣсто безплодныхъ попытокъ пройти тѣмъ или другимъ проливомъ. Для своевременной передачи свѣдѣній конечно необходимо было бы продолжить телеграфъ отъ Мезени до Никольскаго, тѣмъ болѣе, что зимою онъ не нуженъ, и, слѣдовательно, только первоначальная затрата будетъ значительна, поддержка же и эксплоатація не будутъ слишкомъ дорого стоить. Конечно, телеграфъ можетъ быть замѣненъ, хотя бы на первое время, особымъ посыльнымъ судномъ, которое будетъ доставлять свѣдѣнія изъ Югорскаго шара въ Мезень, а затѣмъ, по мѣрѣ развитія морскихъ сношеній Сибири съ Европою, конечно появится возможность сдѣлать необходимыя затраты и для устройства телеграфа.

Говоря о телеграфѣ, нельзя не указать на крайнюю потребность въ немъ вдоль рѣкъ Оби и Енисея; въ исторіи морскихъ плаваній въ Сибирь можно найти нѣсколько случаевъ, когда неудача должна быть приписана исключительно отсутствію всякаго правильнаго сообщенія вдоль рѣки Енисея.

Но всѣ эти мѣры все-таки не освобождаютъ отъ необходимости пріискать поблизости Югорскаго шара удобную стоянку для выжидающихъ судовъ, такъ какъ хорошаго якорнаго мѣста въ самомъ проливѣ повидимому не существуетъ; онъ открытъ съ востока и запада, и къ тому же грунтъ дна каменистый.

Заключеніе.

Остается еще сказать, что часть этихъ необходимыхъ мѣръ для прочной постановки вопроса о морскомъ пути въ Сибирь будетъ по всей вѣроятности выполнена въ непродолжительномъ будущемъ. Такъ, Югорскій шаръ, острова около него, часть побережій Вайгача и нѣкоторыя другія мѣстности должны быть обслѣдованы еще въ теченіе сего 1893 года крейсеромъ II ранга «Наѣздникъ», охраняющимъ наши морскіе промысла на сѣверѣ. Съ другой стороны, въ Обществѣ спасанія на водахъ уже возбужденъ вопросъ объ устройствѣ спасательныхъ пріютовъ на пути въ Сибирь, и наконецъ экспедиція подъ начальствомъ лейтенанта Добротворскаго, имѣющая доставить изъ Англіи на Енисей грузъ рельсовъ и привести три судна для плаванія по Енисею, конечно не пройдетъ безслѣдно для увеличенія нашихъ знаній по этому вопросу, такъ же какъ и высланный ей навстрѣчу, внизъ по Енисею, отрядъ не преминетъ пополнить наши свѣдѣнія о пройденныхъ имъ мѣстахъ.

Въ случаѣ если бы какія-нибудь обстоятельства помѣшали удачному выполненію плаванія текущаго лѣта, эти препятствія вѣроятно не только не послужатъ причиною отказа отъ всего предпріятія, но, напротивъ того, они конечно только возбудятъ энергіею для ихъ устраненія. Стоитъ только вспомнить исторію полярныхъ открытій, гдѣ въ теченіе цѣлаго длиннаго ряда лѣтъ люди постепенно проникали все дальше и дальше къ полюсу и, несмотря на временныя неудачи, многія мѣстности, считавшіяся прежде недоступными, теперь ежегодно посѣщаются судами, только благодаря лучшему знанію мѣстныхъ условій плаванія. Такимъ образомъ при помощи науки человѣкъ здѣсь отвоевалъ себѣ отъ природы новое и обширное поле для дѣятельности.

Несомнѣнно, что при настойчивости, рука объ руку съ изученіемъ дѣла и морской путь въ Сибирь будетъ установленъ на твердыхъ основахъ и такимъ образомъ предпріятіе начатое въ отдаленныя времена несомнѣнно русскими людьми, ими же и будетъ приведено къ благополучному окончанію,

на пользу нашего отечества и на помощь другому великому предпріятію, которое столь любезно сердцу Державнаго Вождя Россіи, что во главѣ его поставленъ Наслѣдникъ Престола.

Ю. Шокальскій.

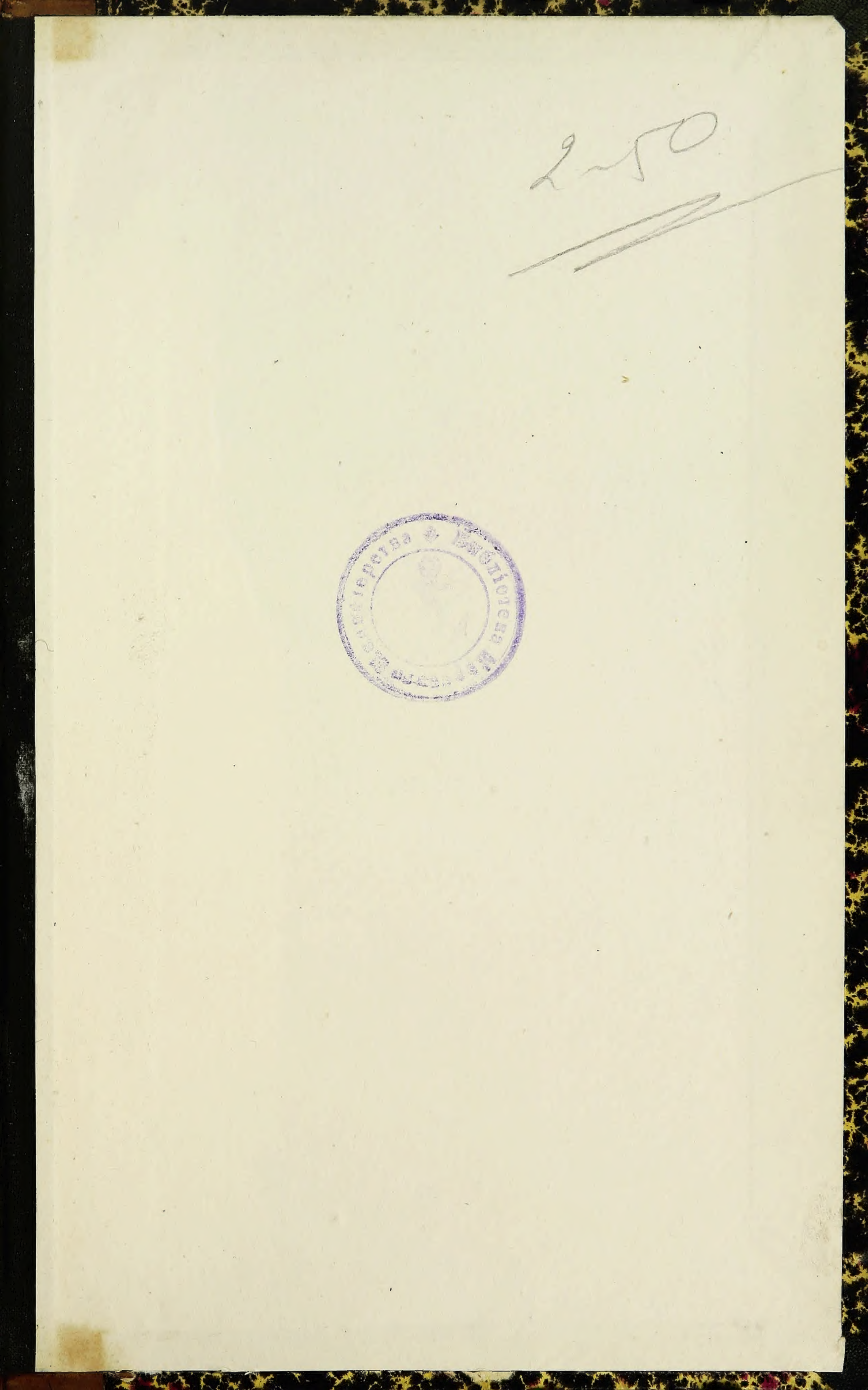
ТАБЛИЦА

ДАННЫХЪ О СУДАХЪ, ХОДИВШИХЪ ВЪ СИБИРЬ ИЛИ ИЗЪ СИБИРИ

съ 1874 по 1890 годъ.

ГОДЪ плаванія.	Имя судна.	Родъ судна.	Водоизмѣщеніе.	Углубленіе.	Портъ отправленія.	Имя командира.	Имя арматора.	Дальнѣйшій достигнутый пунктъ.	Прошелъ проливомъ	Вернулся проливомъ	Портъ возвращенія.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			тонны	футы								
1874	*Diana*	Пароходъ.	120	10	Дунди.	Виггинсъ.	Виггинсъ.	Устье Обской г.	Карскія в.	Карскія в.	Дунди.	Крейсеровалъ въ Карск. м. 8 недѣль.
1875	*Pröven*	Промысловой пар. шлюпъ.	70	—	Тромсё.	Норденшельдъ и Исааксенъ.	О. Диксонъ.	Енисей, п. Диксона.	Югорск. ш.	Маточк. ш.	Тромсё.	Норденшельдъ вернулся по Енисею и черезъ Сибирь.
1876	*Imer*	Пароходъ.	400	12	Тромсё.	Норденшельдъ и Исааксенъ.	Сибиряковъ и О. Диксонъ.	Енисейская губа.	Маточк. ш.	Маточк. ш.	Тромсё.	
	Thames	Пароходъ.	120	11	Сундерлендъ.	Виггинсъ.	Сибиряковъ и Гарднеръ.	Р. Курейка, притокъ Енисея	Карскія в.	—	—	Оставленъ на зимовку въ устьѣ р. Курейки.
	Glow-worm	Яхта.	—	—	Соутэнъ.	Гарднеръ.	Гарднеръ.	Меридіанъ о-ва Бѣлаго.	Маточк. ш.	Югорск. ш.	Соутгамптонъ	Посѣтилъ Ледяную гавань—мѣсто зимовки Баренца, на сѣверѣ Новой Земли.
	«Сѣв. Сіяніе»	Шкуна.	—	—	Енисейскъ.	Шваненбергъ.	Сидоровъ.	Бреховскіе о-ва на Енисеѣ.	—	—	—	За недостаткомъ команды оставлена на зимовку у Мало-Бреховскихъ о-вовъ въ Енисейск. г., гдѣ весною и разбита льдами.
1877	*Fraser*	Пароходъ.	300	—	Бременъ.	Дальманъ.	Сибиряковъ.	Гольчиха.	Карскія в.	Маточк. ш.	Бременъ.	
	«Луиза»	Пароходъ.	170	9	Гуль.	Даль.	Трапезниковъ.	Тобольскъ.	Югорск. ш.	—	—	Оставленъ на зимовку въ Тобольскѣ.
	«Утренняя Заря»	Полупалубный шлюпъ.	—	—	Бреховскіе о-ва.	Шваненбергъ.	Сидоровъ.	Петербургъ.	—	Карскія в.	—	Остался въ Балтійскомъ морѣ.
	Thames	Пароходъ.	120	11	Р. Курейка.	Виггинсъ.	Сибиряковъ и Гарднеръ.	Устье Енисея.	—	—	—	Выскочилъ въ половодье на берегъ на Енисеѣ.
1878	*Warkworth*	Пароходъ.	500	12,5	Ливерпуль.	Шерифъ и Виггинсъ.	Андрюсъ.	Обская губа, р. Надымъ.	Югорск. ш.	Югорск. ш.	Лондонъ.	На обратномъ пути садился на мель въ Обской губѣ и у Вайгача, при чемъ выброшено за бортъ 12 000 пуд. пшеницы.
	Neptune	Пароходъ.	400	13	Гамбургъ.	Расмуссенъ.	Товарищ. сибирск. купцовъ.	Обская губа, р. Надымъ.	Карскія в.	Маточк. ш.	Гамбургъ.	
	«Луиза»	Пароходъ.	170	9	Тобольскъ.	Даль до устья Оби.	Трапезниковъ.	Обская губа.	—	—	—	Выброшенъ на мель въ Обской губѣ, гдѣ и погибъ окончательно въ слѣдующемъ году.
	«Сибирь»	Парусная шкуна.	—	11	Тюмень.	Куссейнъ.	Трапезниковъ.	Лондонъ.	—	Карскія в.	—	
	Vega	Пароходъ.	360	—	Карлскрона.	Паландеръ.	Шведское прав. О. Дикс.	Беринговъ пр.	Югорск. ш.	—	—	По пути зимовалъ въ бухтѣ Колючинъ.
	Lena	Пароходъ.	100	6,5	Тромсё.	Іоганнесенъ.	Сибиряковъ.	Якутскъ.	Югорск. ш.	—	—	Оставленъ на Ленѣ, гдѣ находится и теперь.
	Fraser	Пароходъ.	300	—	Вардэ.	Нильсонъ.	Сибиряковъ.	Дудинское на Енисеѣ.	Югорск. ш.	Маточк. ш.	Вардэ.	
	Express	Баркъ.	500	14	Вардэ.	Гундерсенъ.	Сибиряковъ.	Заостровное на Енисеѣ.	Югорск. ш.	Маточк. ш.	Вардэ.	
	«Царица»	Пароходъ.	—	—	Норвегія.	Брунъ.	Кнопъ.	Корсаковскіе о-ва въ Енисейск. губѣ.	—	Маточк. ш.	Вардэ.	Первоначально былъ зафрахтованъ пар. «Луиза», но выйдя изъ Кронштадта, сѣлъ на камень въ Норвежск. шхерахъ; тогда товары были перегружены на «Царицу», въ свою очередь сѣвшую на мель у Корсаковскихъ о-вовъ и снятую парох. *Fraser*.
	«Москва»	Пароходъ колесн.	—	—	Бременъ.	Дальманъ.	Кнопъ.	Енисейскъ.	—	—	—	Оставленъ на Енисеѣ.
1879	«Луиза»	Пароходъ.	—	—	Бременъ.	Дальманъ.	Товарищ. русск. купц.	Толстоносовское на Енисеѣ.	Югорск. ш.	Югорск. ш.	Бременъ.	Единственный изъ всѣхъ пароходовъ, дошедшій въ этомъ году до Енисея.
	Amy	Пароходъ.	—	—	Англія.	Гардкестль.	Англійскіе купцы.	Западный берегъ Новой Земли.	—	—	—	Всѣ эти четыре желѣзные парохода, встрѣтивъ льды въ проливахъ и не будучи нисколько приспособлены для плаванія среди нихъ, вынуждены были вернуться.
	Brighton	Пароходъ.	—	—	Англія.	Гибъ.			—	—	—	
	Mizpah	Пароходъ.	—	—	Англія.	Бекеръ.			—	—	—	
	Alston	Пароходъ.	—	—	Англія.	Мансонъ.			—	—	—	
	Neptune	Пароходъ.	400	13	—	Расмуссенъ.	—		—	—	—	
	Express	Баркъ.	500	14	—	Гундерсенъ.	—		—	—	—	
	Samuel Owen	Буксирн. пар.	—	—	—	—	—		—	—	—	
	Isborn	Яхта-тендеръ.	43	—	Англія.	Марксеамъ.	—	Восточн. берегъ Новой Земли	Маточк. ш.	Маточк. ш.	Англія.	Въ сентябрѣ не встрѣтила льдовъ даже у сѣверной оконечн. Новой Земли.
	«Надежда»	Пар. шкуна.	—	11—12	Р. Обь.	—	Трапезниковъ.	Байдаратская г.	—	—	—	Зимовали въ Байдаратской губѣ и тутъ же погибли отъ льдовъ.
	«Обь»	Пар. шкуна.	—	11—12	Р. Обь.	—	Трапезниковъ.	Байдаратская г.	—	—	—	
	«Тюмень»	Пар. шкуна.	—	11—12	Р. Обь.	—	Трапезниковъ.	Обская губа.	—	—	—	Сѣла на мель по выходѣ изъ дельты Оби и погибла.
1880	*Dahlmann*	Пароходъ.	—	—	—	Дальманъ.	Кнопъ.	Новая Земля.	—	—	—	Оба парохода не могли пройти черезъ проливы и, послѣ попытки обогнуть Новую Землю съ сѣвера, вернулись обратно.
	«Луиза»	Пароходъ.	—	—	—	Бурмейстеръ.	Кнопъ.	Новая Земля.	—	—	—	
	Neptune	Пароходъ.	400	13	Гамбургъ.	Расмуссенъ.	—	Устье Оби.	Карскія в.	Югорск. ш.	Гамбургъ.	
	«Оскаръ Диксонъ»	Пароходъ.	500	—	Вардэ.	Нильсонъ.	Сибиряковъ.	Гыданская губа.	Югорск. ш.	—	—	Оба эти судна вслѣдствіе невѣрности картъ попали въ Гыданскую г. вмѣсто Енисейской, *Nordland* погибла еще осенью, а «О. Диксонъ» перезимовалъ и весною 1881 г. стараясь выйти въ море, сѣлъ на мель и оставленъ командою.
	Nordland	Парусн. шкуна.	—	—	—	—	Сибиряковъ.	Гыданская губа.	Югорск. ш.	—	—	
1881	«Луиза»	Пароходъ.	—	—	Гаммерфестъ.	Бурмейстеръ.	Кнопъ.	Енисей, Караульный м.	Югорск. ш.	Карскія в.	Европа.	
	Dahlmann	Пароходъ.	—	—	Гаммерфестъ.	Дальманъ.	—	Енисей, Караульный м.	Югорск. ш.	—	—	Сѣлъ на мель на Енисеѣ и остался зимовать.
1882	«Луиза»	Пароходъ.	—	—	Бременъ.	Бурмейстеръ.	Кнопъ.	Ю.-в. часть Карск. м.	Карскія в.	Югорск. ш.	Европа.	
	Difna	Пароходъ.	—	—	Копенгагенъ.	Говгардъ.	Датская полярн. экспедиція.	Ю.-в. часть Карск. м.	Югорск. ш.	Карскія в.	Данія.	Зимовалъ въ Карск. м. вмѣстѣ съ *Varna* и осенью 1883 г. высвободился.
	Varna	Пар. судно.	—	—	Гаммерфестъ	—	Голландская полярн. эксп.	Ю.-в. часть Карск. м.	Карскія в.	—	—	Въ теченіе зимовки въ Карск. м. раздавлено напоромъ льдовъ у Ямала.
1883	«Луиза»	Пароходъ.	—	—	Бременъ.	Дальманъ.	Кнопъ.	Ю. часть Карск. м.	—	—	Европа.	Льдомъ повредило винтъ, вернулся на буксирѣ «Норденшельда».
	«Норденшельдъ»	Пароходъ.	—	—	—	—	Сибиряковъ.	Ю. часть Карск. м.	—	—	Европа.	
1884	«Норденшельдъ»	Пароходъ.	—	—	Печора.	Вейде.	Сибиряковъ.	Югорскій ш.	—	—	Архангельскъ	Вслѣдствіе поломки въ машинѣ вернулся не дойдя даже до Югорск. ш.
1885—86												Не было плаваній къ берегамъ Сибири.
1887	*Phoenix*	Пароходъ.	400	11	Ньюкестль на Тайнѣ.	Виггинсъ.	Торг. комп. «Феникс».	Г. Енисейскъ.	Карскія в.	—	—	Оставленъ на Енисеѣ, гдѣ находится и теперь.
1888	*Labrador*	Пароходъ дерев.	—	—	Ньюкестль на Тайнѣ.	Виггинсъ.	Торг. комп. «Феникс».	Берега Ямала.	Югорск. ш.	Югорск. ш.	Ньюкестль.	По недоразумѣнію, не дошелъ по назначенію.
1889	*Labrador*	Пароходъ.	—	—	Лондонъ.	Виггинсъ.	Торг. комп. «Феникс».	Гольчиха.	Югорск. ш.	Карскія в.	Лондонъ.	Вернулся, опять не выполнивъ до конца своей задачи.
1890	*Biskaia*	Пароходъ.	800	—	Р. Темза.	—	Англо-Сиб. синдикатъ.	Енисей, с. Казанское.	Югорск. ш.	—	Европа.	
	Thule	Пароходъ.	400	—	—	—	Англо-Сиб. синдикатъ.	Енисей, с. Казанское.	—	—	Европа.	
	Bord	Небольш. букс. пар.	—	—	—	—	Англо-Сиб. синдикатъ.	Г. Енисейскъ.	—	—	—	Оставленъ на Енисеѣ, гдѣ находится и теперь.

Общее примѣчаніе. Данныя этой таблицы выбраны, по возможности полнѣе, изъ разныхъ источниковъ, но для многихъ судовъ не удалось найти достаточно полныхъ свѣдѣній; съ другой же стороны, вслѣдствіе частаго несогласія между собою имѣющихся источниковъ, нельзя ручаться за безусловную точность и тѣхъ данныхъ, которыя приведены въ этой таблицѣ.


2.50

КГ Ш
3 78-М